قناة السويس

ومشكلاتها المعاصرة

تأليف
مصطفى الحفناوي
دكتوراه في القانون
من جامعة باريس

الجزء الرابع

الإدارة والاستغلال

شركة قناة السويس . وزارة شئون قناة السويس

١٣٧٤ هـ — ١٩٥٤ م

القاهرة
مطبعة جريدة قناة السويس
٦ شارع ابراهيم باشا نجيب بجاردن سيتي

بسم الله الرحمن الرحيم

فهرست

الجزء الرابع

مقدمة

هذا الكتاب ، هو الجزء الرابع من مؤلفى « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة »

ويقع هذا الجزء فى قسمين:

القسم الاول: شركة قناة السويس ، و قد بحثت فيه مسائل هذه الشركة ، من مختلف النواحى التى تهم القارىء عموما ، والباحث لمشكلات الشركة القانونية ، بوجه خاص.

والقسم الثانى: وزارة شئون قناة السويس ، وهي الادارة التى اقترحتها لتقوم فوراً ، بأعمال التصفية ، فى فترة الانتقال المتبقية ، ولتتسلم الجهاز من الشركة ، وتدير القناة بنفسها ، فى موعد أقصاه يوم ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

ودراسة الشركة،تقع فى أربعة أبواب ،وكل باب يتألف من عدة فصول ، فالباب الأول خاص بالادارة ، أى الجانب الادارى ، في أعمال الشركة ، فبحثت ملابسات تأسيسها وعقدالتأسيس ، وفروع إدارتها المختلفة ، ودولابها الفني ، ومنشئاتها ،والباب الثاني خاص بالاستغلال، وموارد الشركة، ودخلها وميزانيتها، وكل ماله اتصال بالقناة ، كمورد للشركة حالياً ، وللدولة المصرية فى القريب العاجل .

وفي ثنايا هذا البحث حددت المشكلات القانونية ، وعرضت عدة حلول لهذه المشكلات .

وأما الباب الثالث ، فقد أفردته لبحث العلاقة بين الحكومة مانحة الالتزام ، والشركة الملتزمة ، وتتبعت سير هذه العلاقة ، منذ ابتدأت حياة الشركة ،بهدى

من المبادىء القانونية، وناقشت العقود المتعددة التي أبرمت بين الشركة والحكومة وآخرها عقد ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، واستطعت أن أحصى الأخطاء والمخالفات التي ارتكبتها الشركة ، وأبين الأضرار التي لحقت بالبلاد من جراء تلك السياسة، وخصوصاً إذا كانت الأخطاء ماسة بسيادة الدولة، وأمنها في الداخل والخارج.

ولما كانت الشركة مدينة للحكومة المصرية في مبالغ لا يستهان بها ، فقد حاولت أن أحصي هذه المبالغ ، وأحدد الدعاوى المطلوب من الحكومة رفعها أمام المحاكم الوطنية ، وهي جهة الاختصاص الوحيدة ، إذا فشلت المساعى الودية ، وأبت الشركة إلا أن تنزل على حكم القانون .

وكذلك اعتدت الشركة على حقوق العمال المصريين الذين يحملون العبء الأكبر في إدارة القناة، والتي ترتبت لهم بمقتضي القوانين المعمول بها في البلاد في ذمة الشركة وهي مبالغ طائلة، وقد رفعت دعاوى وصدرت أحكام، وتقررت مبادىء ، وهناك منازعات ، لم يفصل فيها بعد ، وكل هذا يجب أن نلقي ضوءاً عليه ، حتى تتم التصفية على وجه مرضي ، وينال كل ذي حق حقه .

ولم أجد حلا لكل تلك المشكلات إلا تصفية الشركة ، في أقرب وقت مستطاع ، لأن وجودها متنافر مع سيادة الدولة على إقليمها ، وقد رسمت طريقة التصفية بعد الفراغ من عرض وتحليل المشكلات المترتبة على وجود شركة قناة السويس .

وأما وزارة شئون قناة السويس ، التي أفردت لها القسم الثاني ، فهي اقتراح تقدمت به الى الحكومة منذ سنة ١٩٥١ ، وقد حددت اختصاص هذه الوزارة ، في الحال والاستقبال ، وعرضت المسائل التي ستواجهها، وماينبغي أن يتخذ حيالها ، كما شرحت حالة القناة ، ومستقبلها السياسي والاقتصادي ، بعد زوال شركة قناة السويس ، لنعرف مدى الاستعداد المطلوب من الوزارة المقترحة .

وإني أرى أن مشكلات إدارة واستغلال قناه السويس من الخطورة والجسامة ، بحيث لا يمكن الانتظار إلى آخر لحظة ، وإلا وضعتنا الشركة أمام الأمر الواقع ، وأضعنا الفرصة الوحيدة التي سنحت ، وقد لا تسنح

فى المستقبل، ولنا من الماضى الطويل عظة، ولهذا فانى أدعو إلى إنشاء الوزارة المقترحة، على الفور، فكل وقت يضيع يبعدنا عن الهدف الذى نسعى اليه، والخصوم يعملون فى الظلام، ويدسون أملا فى مد أجل الالتزام، ويعتمدون على سكوتنا، وإضاعة مرحلة الانتقال، وهى لا تكاد تكفى للتصفية .

أسأل الله أن ينقلنا من حالنا إلى أحسن حال، وأن يسدد خطانا، ويشد أزر بلادنا، حتى تنجو من كيد المستعمرين، إنه تعالى نعم الهادى إلى سواء السبيل .

دكتور

مصطفى الحفناوى

القسم الأول

شركة قناة السويس

الباب الأول

الإدارة

لا توجد في العالم ، من أقصاه إلى أقصاه ، حالة مماثلة لشركة قناة السويس ، فهي وضع فريد في بابه ...

والوظيفة التي تؤديها الشركة ، من أهم الوظائف التي تقوم بها الدول بنفسها ، ولا تعهد بمباشرتها إلى أفراد أو مؤسسات ، مخافة إيجاد دولة في داخل الدولة ...

وقد تناولت في هذا الباب ، موضوع سيادة الدولة على القناة ، لكي نكشف عن هذا الشذوذ ، ونبين أن إدارة القناة بمعرفة شركة ، وضع غير سليم ، حتى وإن كانت تلك الادارة مستقيمة ، وهـذا هو بيت الداء في المشكلة التي نشأت منذ أن تأسست شركة قناة السويس .

وقد تفاقم الخطب ، حينما وضع المستعمر للشركة نظاما أساسياً ، خرج فيه على المألوف في أنظمة الشركات ، وفي مجال التطبيق خالفوا نص هذا النظام ، في أكثر من مسألة ، وتلاشى سلطان الدولة المفروض أن الشركة خاضعة لاشرافها ، وتستمد منها وجودها الشرعي .

في فصول هذا الباب ، تناولت هذا الجزء من المشكلة ، وبحثته على ضوء العقود التي أبرمت ، والمبادىء القانونية التي استقرت ، والحالة الواقعية التي تجافي كل هذا ، ونرجو أن نوفق إلى حل عملي ، يلائم بين الواقع وبين القانون .

الفصل الأول

سيادة الدولة على القناة

مبادىء عامة

قناة السويس ، مرفق عام ، بل هى أهم مرافق البلاد ...

والقانون يفرق بين المرافق الادارية البحتة ، والمرافق الصناعية والتجارية ، ونريد أن نبين الضابط فى التفرقة ، لنعرف طبيعة هذا المرفق بالذات ، وهل يجوز أن يدار بطريق الالتزام ؟!

كانت المرافق العامة ، إلى وقت قريب مرافق إدارية ، ذات أغراض إدارية أو سياسية ، كمرافق البوليس والدفاع والقضاء ، وكانت الحدود واضحة بين هذه المرافق ، وبين المشروعات الخاصة ذات الصبغة التجارية أو الصناعية ، وتطورت الظروف الاجتماعية والاقتصادية ، تطوراً أدى لتوغل الحكومات فى الميدان الاقتصادى ، حتى أنشأت مرافق صناعية وتجارية ، تباشرها بنفسها ، وتسرى عليها أحكام القانون الخاص ، مع اعتبارها مرافق عامة ، وهذه المشروعات الصناعية والتجارية التى تقوم بها الدولة أو غيرها من الأشخاص الادارية ، تتوافر فيها جميع صفات المرافق العامة ، وإن اختلفت فى موضوع نشاطها عن المرافق الادارية البحتة ، وهي تسمى بالمرافق الصناعية أو التجارية .

وفى إيجاد معيار للتفرقة بين النوعين ، اختلف فقهاء القانون الاداري ، فبعضهم يرون الرجوع إلى شكل المشروع ، ومظهره الخارجى ، فان كان

هذا المظهر تجاريا أو صناعياً ، خرج من عداد المرافق الادارية البحتة ، وآخرون يرون الرجوع إلى الطرق والأساليب التي تتبع فى إدارة المرفق ، فان كانت مما جرت به العادة فى النشاط الصناعى أو التجاري ، فهو مرفق صناعي أو تجاري ، وإلا اعتبر مرفقاً إداريا ، وهناك فريق آخر يتخذ الغرض من المرفق معياراً للتفرقة ، فان كان الغرض منه الربح فهو مرفق صناعى أو تجاري .

وما زال الفقهاء مختلفين على الأخذ بمقياس من تلك المقاييس ، وكذلك اختلفت أحكام مجلس الدولة فى فرنسا ، فهى ترجع تارة إلي الغرض من المرفق ، وهل هو تحقيق الربح أم لا ؟ وأخري إلى الوسائل المتبعة فى إدارته ، والذي يعنينا فى موضوع قناة السويس ، أن نميز بين المشروعات التي تعمل للنفع العام ، ويجب أن تخضع فى إدارتها لسلطان الادارة العامة ، وألا يختلط أمرها بالمشروعات الخاصة التى تنشئها الحكومة ، أو التي ينشئها الأفراد أو الهيئات الخاصة ، لمجرد الربح .

وهذا مع ملاحظة أن هناك مشروعات خاصة ، قد تعمل من طريق مباشر للنفع العام ، كالمدارس الحرة والمستشفيات والملاجيء والمشروعات التي تؤدي خدمات اجتماعية ، وهي لهذا السبب تخضع لرقابة الدولة .

وتتمتع الحكومات بسلطة تقديرية واسعة ، فى تحديد طرق إدارة المرافق العامة ، ولكن الدولة مقيدة بالأعتبارات السياسية ، والظروف الاقتصادية والاجتماعية ، فهى تختار الطريقة التي تلائم نوع النشاط الذي يقوم به المرفق والاهداف التى أنشيء لتحقيقها ، فلا ينبغى للدولة مثلا أن تعهد بأعمال البوليس أو الدفاع أو القضاء ، إلى فرد أو شركة خاصة ، بل تتولى الحكومة بنفسها مباشرة إدارة هذه المرافق لصلتها الوثيقة بسيادة الدولة .

« ومن بين المرافق الصناعية والتجارية ، ما تستوجب طبيعته أن يدار بواسطة السلطة العامة مباشرة ، كما هو الحال بالنسبة لمرفق نقل البريد ، والمراسلات التلغرافية مثلا ، لضرورة المحافظة على الأسرار التى تتضمنها هذه

الرسائل ، وعدم تمكين الأفراد أو الهيئات الخاصة ، من الاطلاع عليها واستغلالها لمصالحها الخاصة » (١) .

وقد لمست الحكومات فى العصر الحديث ، الأخطار المترتبة ، على ترك بعض المرافق ، ذات الصبغة التجارية أو الصناعية ، فى أيدي أفراد أو مؤسسات ، فزاد تدخل الدول فى الميدان الأقتصادي ، وشاعت حركة تأميم المشروعات الخاصة نفسها ، ومن المسلم به أن أي مرفق ، له صبغة عامة ، أو تعد إدارته بمعرفة أفراد أو شركات ماسة بسيادة الدولة ، أو معطلة للوظائف التى قامت من أجلها أو لبعض تلك الوظائف ، فان الدولة تدير المرفق إدارة مباشرة بعمالها وبأموالها ، وذلك رعاية للمصلحة العامة ، بغض النظر عن الربح أو الخسارة .

وأما إدارة بعض المرافق ، بطريقة الامتياز ، الذى يمنح لفرد أو شركة خاصة ، لمدة محدودة ، مع تعهد الفرد أو الشركة التى تحصل على الامتياز ، بضمان حسن سير المرفق ، وأداء الخدمات العامة التى أنشىء من أجلها ، مقابل الحصول على الرسوم التى تفرض على من ينتفعون بخدمات المرفق ، هذه الادارة ، يجب ألا تتناول الاعمال المتصلة بسيادة الدولة على الاقليم ، فالدولة لا تنقل عن كاهلها عملا من أعمال السيادة إلي غيرها ، ولا تتعاقد على هذا العمل بأية حال ، وإلا خلقت دولا فى داخل الدولة . ولا يسوغ الخروج على هذا المبدأ كون السلطة الادارية مانحة الامتياز تتمتع بحق مراقبة أعمال الشركة الملتزمة ، ماليا وإداريا ، ولها في مباشرة هذه الرقابة ألا تتقيد بنصوص عقد الامتياز ، ولها أن تعدل نظام سير المرفق فى أي وقت ، بما يتفق مع المصلحة العامة ، دون توقف على رضاء الشركة الملتزمة ولا يجوز أيضا أن تدار تلك المرافق ، المتصلة طبيعتها بأعمال السيادة ، بطريقة الاستغلال غير المباشر ، أو مشاطرة الاستغلال ، أو بطريقة الاستغلال المختلط ، أو بغير ذلك من الطرق التى ابتدعها القانون الادارى .

---

(١) دكتور محمد فؤاد مهنا : القانون الاداري ، المصري والمقارن ، جزء ١ ص ١٣٨ ، اسكندرية سنة ١٩٥٢ .

وإذا كانت دول أوروبا ، بعد الحرب العالمية الثانية ، قد ألغت ملكيات خاصة بسلاح التأميم ، لتبعد نفوذ الشركات عن الصناعات الهامة ، ولتوجه المشروعات الخاصة نحو المنفعة العامة ، فمن باب أولى ، لا يصح بأية حال ، أن تدار الحركة الملاحية فى قناة السويس ، وهي شديدة التأثير على سيادة الدولة فى الداخل والخارج بمعرفة شركة أيا كانت .

منشأ الشذوذ

دست الفكرة ، على محمد سعيد ، فى منتصف القرن الماضى ، وفى وقت لم تكن لدى الحاكم عقلية قانونية تستطيع أن تميز بين الخير والشر ، أو تفطن إلى الأضرار التى تهدد البلاد ، إذا منح الامتياز .

وقد وضع دى لسبس مشروعه فى لغة براقة ، واستعمل غاية الدهاء فى الاحتيال ، وهذا مستفاد من العبارات الواردة فى مذكرته المؤرخة فى ١٥ من نوفمبر سنه ١٨٥٤ ، والتى قدمها إلى صديق صباه ، فى ساعة صفاء ، وفى خلوة بالصحراء الغربية ، بعد أن قام بأعمال بهلوانية ، على صهوة جواده ، فظفر بموافقة محمد سعيد ، وهذا بعض ما جاء فى تلك المذكرة (١) :

« لقد سبق أن فهم ، محمد سعيد ، أنه لا يوجد هناك عمل يمكن أن يقارن من حيث العظمة ، ومن حيث الفوائد التى تترتب على إنشائه ، بالعمل الذى أعرضه عليه ، فما أكبر المجد الذى سيضفيه هـذا العمل على عهده ، وما أوسع سبل الغنى والثروة التى ستتدفق منه على مصر .

« إن أسماء الملوك المصريين الذين شيدوا الاهرامات ، عنوان الكبرياء الآدمي ، الذى لا فائدة منه ، هى أسماء مجهولة ، بينما سيظل اسم الأمير الذى فتح قناة السويس ، البحرية العظمى ، اسماً مباركا من عصر إلى عصر ، أبد الآبدين .

---

(١) النص الكامل منشور بالعدد الأول من جريدة قناة السويس ، فى ٨ يونيو سنة ١٩٥٢ .

« ضمان الحج إلى مكة ، فى جميع الأوقات مع تيسيره ، للمسلمين كافة ، ودفع الملاحة التجارية دفعة عظمى ، وتشجيع الأسفار إلى مسافات بعيدة ، وتقصير المسافة بما يقرب من ثلاثة آلاف ميل بين حوض البحر الأبيض المتوسط ، وشمال أوروبا ، وبين البلاد المتاخمة للبحر الأحمر ، والخليج الفارسى ، والشاطىء الشرقى لأفريقيا والهند ... الخ »

وهذه المذكرة ، على ما انطوت عليه من مغالطات ، أريد بها مداعبة كبرياء سعيد ، واستغفاله ، كانت تقطع بأن المشروع وثيق الصلة بكيان الدولة السياسى ، وأنه بطبيعته وظروفه ، يؤثر تأثيراً تاما على مركزها السياسى ، وسواء أريد بمشروع القناة خير أو شر ، فانه ما كان ينبغى بأية حال أن يترك أمره لشركة ، أو لجماعة من الأجانب أياً كانت ميولهم وعواطفهم ، نحو البلاد التى يجرى المشروع فى أرضها .

قال دى لسبس فى مذكرته :

« مما لا شك فيه ، أن شق برزخ السويس ، هو عمل من شأنه ، أن يساعد أكثر من أى عمل آخر ، على المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، وأن يثبت لأولئك الذين كانوا يتشدقون أخيراً بانهيارها وفنائها ، أنها ما زالت تتمتع بحياة مثمرة ، وأنها قادرة على إضافة صفحة لامعة ، فى سجل مدنية العالم » .

« لماذا اجتمعت حكومات الغرب ، وشعوبه وقررت المحافظة على حقوق السلطان فى ملكية القسطنطينية ؟ ... ولماذا اصطدم كل من حاول تهديد هذا الوضع بقوة أوروبا المسلحة ؟ ذلك أن الطريق بين البحر الأبيض المتوسط ، والبحر الأحمر ، له من الأهمية ، ما يجعل الدولة الأوروبية التى تستولى عليه ، سيدة لجميع الدول الأخرى ، وقادرة على قلب حالة التوازن ، التى يهتم العالم كله ، بالمحافظة عليها .

« وإذا أنشىء فى نقطة أخرى من الامبراطورية العثمانية ، مركز مماثل لهذا ، او أكثر أهمية منه ، ثم إذا جعلت مصر طريقاً لتجارة العالم ، بحفر برزخ السويس ، فان ذلك يفضي إلى خلق حالتين فى الشرق ، كل منها قائمة

بذاتها ، ولها أهميتها القصوى ، ذلك أنه فيما يختص بالطريق الجديد ، ستنظر الدول الأوروبية الكبرى نظرة حيوية ، إلى مسألة ضرورة ضمان حياده ، مخافة أن تستولي إحداها عليه في يوم من الأيام » .

كان يكفي مانح الالتزام ، أن يراجع صفحات التاريخ ، فيجد أن مشروع قناة فى برزخ السويس ، هو مشروع الصليبيين ، يوم أن أغرموا بالسطو على خزائن الشرق ، وكان ضالة فرنسا ، منذ أن فكرت فى غزو مصر ، فى زمن الملك لويس الرابع عشر ، وكان ضالة نابليون بونابرت حينما جاءت حملته ، إلى مصر فى آخر القرن الثامن عشر ، وكان الشغل الشاغل للساسة والملوك وللبابوية طيلة بضعة قرون ، وكل هذا كان يقتضي إبعاد اليد الأجنبية عن المشروع ، مهما كانت فوائده المنتظرة ، وكان حسب الوالى أن يفكر فى البواعث التى حملت رجلا كدى لسبس ، لم يكن من المهندسين ، أو رجال المال والأعمال ، على الاندفاع بهذا المشروع ، وله ماض فى خدمة السلك السياسي الفرنسي ، يقطع بأنه محترف استعمار ، فاذا كان ولابد من شق القناة ، فمصر هى التى تقوم بهذا العمل بنفسها ، وهي التى تديره بمعرفتها ، وحينما يتوفر لها المال اللازم ، كانت تستطيع أن تشق القناة بوساطة شركات مقاولات كبيرة ، كما تفعل فى مشروعات الرى وغيرها ، ثم تقوم الدولة مباشرة بادارة الحركة الملاحية وتحصيل الرسوم .

ولكن التاريخ قد جرى بعكس هذا ، لأن صاحب المشروع ، كان قد تسلط على عقل الوالى وجسده ، حينما كان سعيد غلاما صغيراً ، وقام بألعاب بهلوانية على صهوة الجواد ، فسر الوالى وحاشيته ، ومنح الامتياز !

وقد تحققت المخاطر والأضرار فى حياة سعيد نفسه ، إذ غدر به صديقه ، مستعيناً بنفوذ فرنسا ، والدول التى تطلعت إلى المشروع من زمن بعيد ، وأسس الشركة من غير أن يصرح له بذلك ، أو يصادق السلطان العثماني على عقد الالتزام ، وبدأ أعمال الحفر من غير تصريح مخالفاً نص عقد الالتزام ، وغزيت مصر بالقروض الأجنبية ، وبسيول المهاجرين الأجانب ، الباحثين عن الذهب ، نتيجة لمشروع قناة السويس ، ووقعت مصر بسبب شركة

القناة ، فى أزمات سياسية ومالية بعيدة المدى ، وانتهت هـذه الأزمات ، بوضع مصر تحت وصاية مالية أجنبية ، إذ ظهرت لجنة المراقبة الثنائية ، ومن بعدها لجنـة التحقيق الأوروبية برئاسة فرديناند دى لسبس ، وخلقت الوزارة الأوربية برئاسة (نوبار نوبريان) ، وخلع اسماعيل عقابا له على مناوأة شركة قناة السويس ، وجاء الاحتلال البريطاني ، وكان رئيس الشركة ، دى لسبس ، الأداة الفعالة فى التمكين لهذا الاحتلال .

ومنذ سنة ١٨٨٢ ، تعد شركة قناة السويس جزءاً لا يتجزأ من الاحتلال الأجنبى ، بل هي استعمار الغرب للشرق فى ثيابه المدنية .

وهذه كلها نتائج حتمية ، لقيام شركة بادارة الملاحة فى قناة السويس .

وإذا تركنا التاريخ الرهيب جانباً ، ونظرنا إلى المسألة نظرة واقعية ، فانا نلمس التعارض الشديد بين سيادة الدولة على القناة ، وقيام شركة قناة السويس بادارة هذه القناة ، فيما يأتي :

أولا — لا يمكن الفصل بين الدفاع عن القناة ، وإدارتها ، فمصر مهددة فى أمنها من هذه القناة ، أكثر مما يتهددها من أى جزء آخر من أجزاء الاقليم ، والدول الكبرى الطامعة فى الشرق ، تعرف تماما أن من يضع يده على القناة ، يستطيع أن يتحكم فى مصير الشرق ، فى الحرب والسلم على السواء . فمن العبث أن يفسح المجال لشركة ، فتحتل مركزا يقحمها فى أمر وثيق الصلة بالأمن الدولى ، وبسيادة مصر بوجه خاص ، والمصيبة أشد وأدهي لأن هذه الشركة ملتقي نفوذ الدول الاستعمارية الطامعة فى الشرق ، ويكفي أن نعرف أن الحكومة البريطانية تملك ٤٤ فى المائة من أسهم الشركة وتحبسها عن التداول ، وتتدخل فى إدارة الشركة بهذه الصفة .

ثانياً — تضع الشركة لوائح الملاحة والحركة فى القناة ، وتشرف على أساطيل حربية وتجارية ، تابعة لدول مختلفة أثناء مرورها فى القناة ، وهذا عمل من أعمال السيادة ، لا يجوز أن تباشره وإن كانت شركة مصرية .

ثالثاً — تقف الشركة على أسرار استراتيجية خطيرة ، ماكان ينبغي بأية

حال أن تصل إليها ، ولكن ما الحيلة ، وهى تدير أشد شرايين الوطن حساسية ، وتعرف من أمره الكثير الذى لم تطلع عليه الدولة نفسها .

رابعاً — مظهر الشركة فى مضمار علاقات مصر الخارجية ، يوحي بأنها دولة إلى جانب الدولة المصرية ، فالشركة تتصل بالدول وبغرف الملاحة والتجارة العالمية ، فى أخص مسائل مصر وتحصل رسوم مرور ، لا تختلف فى طبيعتها عن الرسوم الجمركية ، وتتمتع باعفاءات وغيرها ، مما يعد من خصائص الدول .

وهذا إهدار لأقدس مبادىء القانون الدولى العام ، الذى لا يقبل أن تضفى خصائص الدول على الشركات .

خامساً — تتخذ مواقف إيجابية ، فى أخطر الظروف السياسية ، وتقوم بأعمال لا تصدر إلا عن دول ، وهي تعترف بأنها حاربت وجندت موظفيها فى صفوف حلفاء الغرب ، فى الحربين العالميتين الأولي والثانية ، وتباهى بذلك ، مع مافى هذا من مجافاة لوضعها كشركة .

سادساً — تقوم هذه الشركة حجر عثرة ، دون رقابة الدولة لحركة المرور فى القناة ، رقابة تمنع الجرائم التى تهدد الأمن الداخلى والخارجى ، فالتهريب يقع فى القناة ، ولا تستطيع الدولة أن تمنعه ، ولم يكن من السهل على الحكومة المصرية أن تفتش السفن التى تحمل المهربات إلي إسرائيل ، بسبب وجود شركة قناة السويس ، وكذلك لا توجد رقابة جمركية أو صحية كافية ، على هـذا الجزء من مصر ، بسبب وجود شركة قناة السويس .

سابعاً — أقامت الشركة ، على طول القناة مدناً ، تحتلها ، وهى فى مجموعها ، وبتخطيطها ، وبمظهرها الأجنبى ، تشعر بوجود دولة أجنبية ، تعيش وتباشر سلطتها فوق الأراضى المصرية .

ثامناً — لا تخضع الشركة الخضوع الواجب ، للبوليس المصرى والادارات المصرية ، بل تكاد تكون هذه القوة ، فى منطقة القناة ، مسخرة

لحراسة الشركة نفسها ، والشركة تتحدى الأحكام القضائية التي تصدر ضدها ، من المحاكم المصرية ، وتتراخى في تنفيذها ، وهي أشبه ما تكون بمارد خارج على القانون ، ولا تحاول السلطات أن تقبض عليه ، وتنزله على حكم القانون .

تاسعاً — أنشأت الشركة مستشفيات ومدارس ومعابد ، لا بقصد تيسير الحياة الاجتماعية للذين يعملون فيها ، بل لكي تباشر مختلف الاختصاصات التي لا تباشرها إلا الدول ، فهي تميز الأجانب على أبناء البلاد ، وتساهم في حركة التبشير الديني ، مساهمة فعالة ، وتتحدى عواطف البلاد في مناسبات مختلفة .

عاشراً — تتصل الشركة ، بوساطة ضباط اتصال من قبلها بالقوات البريطانية المحتله لمنطقة قناة السويس ، وتقدم إلى أعداء البلاد خدمات مختلفة ، وتنقل لهم أسراراً بالغة غاية الخطورة ، وهل هناك إهدار لسيادة الدولة وتحد لهذه البلاد من المعونات التي قدمتها الشركة إلى الانجليز ، أثناء معركة قناة السويس ، في شتاء سنة ١٩٥١ ، وقت أن كانوا يحصدون أرواح المصريين وكانت الشركة تيسر لهم إنزال الجنود والعتاد ، وتأبى أن تنفذ الأوامر الادارية التي تصدر إليها من الحكومة المصرية ؟.

وكذلك تتصل الشركة بالحكومات الأجنبية وتتعاقد معها ضد مصلحة مصر ، وكم من اتفاقات أبرمتها مع حكومة انجلترا ، ومن وراء ظهر مصر ؟!

والشركة تتمتع بمكاتب البرق واللاسلكي ، التي لا تخضع لرقابة الدولة ، وتستعمل الرسائل الشفرية ، وهذا مجال للتجسس على البلاد ، ولارتكاب أعمال ضارة بأمنها وسلامتها ، ولا سيما أن الشركة تستقدم من الخارج عناصر من جنسيات مختلفة تستخدمهم في أعمالها ، وتدخلهم البلاد بحجة حاجتها إلى خدماتهم ، وكم وقعت حوادث وارتكبت جرائم وأوذيت البلاد من جراء هذه الفوضى ؟!

* * *

والنتيجة

أن وجود الشركة فى ذاته يعدعدوانا صارخا ، على سيادة الدولة المصرية ،
ى أهم جزء من الوطن المصرى ، وهو قناة السويس ؛ وتهديداً مستمراً
من مصر ؛ وسلامتها ، ولحياتها الاقتصادية والاجتماعية ، تمكينا للانجليز
ى مصر ، والمستعمرين أيا كانوا ؛ من أخطر طريق ، يؤدي إلى الشرق ،
لا يمكن علاج هذه الحالة المثيرة ، إلا بالغاء عقد الالتزام ، وتصفية الشركة
ى الفور ، وليس فى القانون قيد يمنع الدولة من ذلك ، كما سنقيم الدليل
البرهان على ذلك فى موضع آخر من هذا الكتاب ، فالقناة بحكم ظروفها
موقعها ، وطبيعتها يجب أن تدار مباشرة بمعرفة الحكومة ، لأنها مرفق ولا يغير
ن هذه الصفة أنها تدر إيراداً ، فالدولة تقيم العدل بين السكان ، وتحصل فى
ابل ذلك رسوماً قضائية ، ولم يقل أحد إن هذا الايراد يجعل القضاء من
يل المرافق التجارية والصناعية .

الفصل الثاني

تأسيس الشركة

تأسست الشركة ، فى باريس ، من غير ترخيص بذلك ، من الجهة المختصة ، وهى الحكومة المصرية .

ونحن لاننكر أن الفرمان الذى وقعه محمد سعيد في ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ قد تضمن النظام الأساسي للشركة ، وإنما شفع هذا الفرمان ، بوثيقة أخري ، تعتبر جزءاً لايتجزأ منه ، وهذا نصها :

« نظراً لأن الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس ، يجب أن يصدق عليه ، من صاحب الجلالة الأمبراطورية السلطان ، فانى أرسل لكم هذه الصورة الرسمية ، لكي تباشروا إنشاء هذه الشركة المالية ؛ أما أعمال حفر البرزخ ، فيمكن للشركة أن تباشرها عند ما يصلنى التصريح بها من الباب العالى »

وعلى الرغم من أن الوالى لم يقيد دى لسبس في تأسيس الشركة قبل صدور مصادقة السلطان العثمانى ، إلا أن المنطق كان يحتم عدم اتخاذ أية خطوة ، قبل هذه المصادقة ، لأنه فى حالة رفض السلطان العثمانى للالتزام ، يكون تأسيس الشركة عملا غير منتج ، فما الداعى إلى وجودها إذ كانت أعمال الحفر متوقفة على موافقة السلطان العثمانى ، ومما يؤكد هذا النظر أن فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذى منح الالتزام كان معلقاً فى جملته على مصادقة السلطان العثمانى ، بمعنى أن فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ قد ورد بالنسبة لواقعة لم تتحقق وهى مصادقة السلطان العثمانى على مجرد منح الامتياز .

ولعل هذا السبب هو الذى حمل دى لسبس على عدم المقامرة وانتظر ثلاث سنوات ، من ٥ يناير سنة ١٨٥٦ إلى نوفمبر سنة ١٨٥٨ قبل أن يطرح الأسهم فى الاكتتاب .

ولهذا أيضاً ، رفض محمد سعيد الموافقة على تأسيس الشركة حينما أعلنه دى لسبس بالاكتتاب الذى دعا اليه فى نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، وقد استشار محمد سعيد ثلاثة من كبار القانونيين الفرنسيين فى أمر هذه الشركة فأفتوا بأنها باطلة ، وأنها لاتعد قائمة فى نظر القانون ، وهؤلاء المستشارون هم « أوديلون بارو » و « ديفور » و « جول فافر » (١)

والحجة التى استند عليها هؤلاء المستشارون فى إبطال قيام الشركة ، هي أن الباب العالى لم يصادق على فرماني ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

ورد فرديناند دى لسبس على ذلك بردود فيها مغالطة ظاهرة ، فقد ذكر أن الحكومة المصرية ، منحت التزاما بمد سكة حديد من القاهرة إلى السويس من غير أن تعلق ذلك على مشيئة السلطان العثمانى ، وما دامت هذه السكة الحديدية ، طريقاً إلى الشرق ، شأنها فى ذلك شأن القناة فمن أجل ذلك يبطل الشرط الذي علق الالتزام الخاص بقناة السويس على مصادقة السلطان العثماني .

ووجه المغالطة واضح من أن السكة الحديد لم تكن إلا طريقاً برياً داخليا ، بغض النظر عن كون المسافر فيها يستطيع الوصول إلى السويس ، وقد كانت هناك طرق برية تؤدي إلى السويس ، غير السكة الحديد ، ولكن وجود هذه الطرق شيء ومنح الالتزام شيء آخر ، والالتزام الذى أعطي إلى الشركة التى مدت السكة الحديد لم يعلق على مصادقة السلطان العثماني ، والسلطان بدوره لم يعترض عليه .

---

(١) شارل رو : برزخ وقناة السويس ، الجزء الأول صفحة ٢٩٤ باريس سنة ١٩٠١

ومن جهة أخرى لم تكن المسألة خاصة بسيادة الدولة العثمانية ، وإنما كانت التفسير الحرفى لنصوص فرمان التزام قناة السويس فقد علق على شرط، وكان يمكن أن يكون هذا الشرط شيئاً آخر غير موافقة السلطان العثماني ، كانتظار تحقيق واقعة قانونية أخري ، وكان لابد من احترام الشرط، فبغير تحقيقه يعد الالتزام غير موجود ، ولم يكن من حق الرجل الذي منح الالتزام أن يبحث فى مشروعية الشرط الواقف من عدمها إلى حد التطرق إلى الكلام عن سلطات مانح الالتزام فهذا أمر لا اختصاص للملتزم به ولا رقابة له عليه ، وكل مايطلب منه أن يحترم شروط الالتزام أياً كانت التحفظات التى تضمنتها .

وعلى ذلك فالمخالفة التى ارتكبها دى لسبس ، إذ أسس الشركة ، قبل مصادقة السلطان العثماني ، تعد سبباً قانونياً لبطلانها ، وهناك أسباب أخرى ، نستطيع أن نجمل أهمها فيما يأتي :

أولا — كانت العملية من أولها وليدة غش ، وقد ارتكب ، ضد رجل مسلوب الارادة ، وهو الوالى محمد سعيد، وأدلتنا على هذا الغش المفسد للرضا ، وهو أهم أركان العقد ، هى :

(أ) الرسائل الشخصية التي وجهها دي لسبس إلى خليلاته ، ومنهن جيريت ، وحماته مدام دى لامال ، وفى كتاب لهذه السيدة فى ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ كتب يصف ماجري بالصحراء ، فقال :

« والآن ، بلغت الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثين ، وقد تناول الوالى وجبة الافطار قبل المسير ، وسأتناول وجبتى مع ذو الفقار باشا . . .

« وحينما أنصرف من حضرة الوالي ، أريد أن أذكر له أن جواده كان فى أول أيام رحلتى سابقاً من الطراز الأول ، وعند ما كنت أقوم بتحيته ، جعلت أعدو مسرعا وأقفز من فوق الكثبان حتي أصل إلى خيمتى . ستجدين فى هذا الاندفاع خفة ، ولكن ذلك من أسباب ظفري بتأييد بطانة الوالى لمشروعى ، وهو تأييد لابد منه ، ولقد أطنب الضباط العظام ، الذين شاركونى طعام

الافطار فى الثناء على ، ولاحظت أن جرأتي رفعت من شأنى عندهم ، إلى درجة كبيرة »

أفليس هذا الكلام بمثابة اعتراف من دى لسبس بأنه استغل سذاجة سعيد ، وحصل على توقيعه، تحت تأثير حركات بهلوانية ، قام بها أثناء رحلة الصحراء ؟!

ويحاول الذين يكتبون لحساب شركة قناة السويس ، أن يغطوا على هذه الفضيحة ، فيزعمون أن سعيداً كان حصيف الرأى ، وأنه فكر ملياً قبل أن يوقع على الفرمان ، الذى كان قد أعده له مقدما ، فرديناند دى لسبس ، ولكنه، مع ذلك كله، وقعه ولم يغير منه حرفا (١) .

ب ـ ولكن محمد سعيد نفسه، يكذب هؤلاء ، ويعترف بالخطأ الذى تورط فيه ، فى وثيقة رسمية ، هذا نصها :

« لست أتحرق شوقاً لهذه القناة ، ولكن ما الحيلة !؟ لقد أبرمت عقد مقاولة ، يتوقف نفاذه الفعلى على الارادة السنيه ، اعتقاداً منى بأن الأمر لا يصل إلى هذه الدرجة من التعقيد ، وأن المشروع سينال الموافقةالسامية ، وقد اعترفت لكم بأنى تعجلت فى إبرام هذه العملية ، ولو أنى قدرت فى البداية أن المسألة تصل ، فى نهاية الأمر ، إلى هذه الدرجة من المتاعب ، لما سمحت بها بداهة ، ولا قبلتها بحال .

« وقد زاد الطين بلة ، تأسيس « فرديناند دى لسبس » شركة ،وفتحه باب الاكتتاب فى الأسهم ، وعمله على الاكثار من المساهمين » (٢) .

ونحن نكتفى ، فى ضرب الأمثال بالاعترافين المتقدمين ، فالأول هو اعتراف الجانى ، والثاني هو اعتراف المجنى عليه ، والاعتراف فى القانون ، سيد الأدلة .

---

(١) كتاب « روبير كورو » ، وكتاب « شارل رو » ، وكتاب « جورج ادجار بونيه » عن « فرديناند دي لسبس» .

(٢) وثيقة رقم ٦٦١ ـ ٣٦ مقيدة فى السجل رقم ١٩ صادر عابدين .

وقد كان الغش والخديعة أمراً متأصلا فى نفس دى لسبس ، الذى بلغ فى شهرته العالمية حد الذروة ، وبعد أن نيف على التسعين ، ساقوه إلى محكمة جنايات السين بباريس، ودمغه القضاء بحكم يلازم ذكراه، إذ قضى عليه بالسجن خمس سنوات ، عدا الغرامة . والتهم التي ثبتت عليه هى النصب والاحتيال ، والتزوير ، والرشوة ، ومات الرجل وهو فى عداد المجرمين .

ومن الطعون القانونية المبطلة لعقد تأسيس الشركة : أنه خالف عقد الالتزام ، الذى يعد سند وجود الشركة ، ذلك أنه فى يوم الاثنين ٢٥ من ابريل سنة ١٨٥٩ ، وكان يوم شم النسيم ، ألقى في روع محمد سعيد أنه سيقضى هذا اليوم مع بعض أصدقائه ، بجهة الفرما ، (١) وهناك التف حوله المقاول والمهندسون والعمال الذين رافقوه متنكرين ، وحمل المعول بنفسه ودقه فى أرض مصر ، فبدأت أعمال الحفر قبل أن تصدر موافقة السلطان العثمانى، وبذلك أراد أن يضع مصر أمام الأمر الواقع . وقوانين المرافق العامة تبطل عقد الالتزام ، إذا ارتكب الملتزم مخالفة خطيرة ، كتلك المخالفة .

ولم يستطع الوالي أن يقاوم فاكتفى بالاحتجاج الشديد الذي حمله ناظر خارجيته شريف إلى دى لسبس ، وهذا الأخير كان يحتمى بسلطة القناصل، وجاه امبراطور فرنسا وحكومتها ، وبالامتيازات الأجنبية ، وعلى الرغم من أن أوامر سعيد صدرت لرجال الادارة بمنع الرعايا المصريين من التوجه إلى منطقة الحفر ، كان دى لسبس يجند الأجانب ، ويستقدم من جزر البحر الأبيض المتوسط سفاكي الدماء وقطاع الطرق ، ليحتمى بهم ، وكان هؤلاء يعتدون على المصريين فى ديارهم ، وهم بمنجاة من القانون وقد تحلل جسد سعيد الضخم من فرط الحزن ، ومات وهو فى سن الأربعين .

وكذلك وصل دى لسبس إلى ضالته بالاكراه الأدبى ، الذى استعمله ضد محمد سعيد ، إذ كان يهدد وينذر ويتوعد ، وكان سعيد لضعف قواه العقلية ، يصدق ما يلقى به اليه ، ودليلنا بقية ما جاء فى الوثيقة الرسمية ، التي تقدمت

---

(١) المكان الحالي لبور سعيد .

الاشارة اليها ، إذ يقول محمد سعيد ، مخاطبا «قبو كاتوخدا» فى ١٩ من جمادى الآخرة ، سنة ١٢٧٧ هـ :

« إنى حائر ومضطرب ، ولا أقدر على الاسراع إلى وقف العملية، خشية ما يهددنى من المشكلات ، ورفع قضية تعويض ، وفتح باب آخر يزعج السلطنة السنية . وقد بينت لكم آنفاً اعترافى بأني تعجلت فى هذا الأمر ، منذ البداية ، فأنا بشر يخطىء ، ومن العسير على ، أن أخرج نفسى بمفردى من هـذ المأزق » .

وإذا أضفنا هذه الطعون ، إلى ما بيناه فى الفصل الأول ، من مجافاة وضع شركة قناة السويس ، مع سيادة الدولة ، لأن القناة مرفق عام ، وهى بطبيعتها من المرافق الادارية البحتة ، يتضح تماماً أن تأسيس الشركة كان مخالفة قانونية ، ذات نتائج فظيعة ، وفى وسع الدولة أن تثير هذه المسائل إذا مارأت نفسها مضطرة إلى تصفية شركة قناة السويس وطردها ، فالحق قائم ولا يسقط بمضى الزمن ، لأن الدولة هى الرقيب الوحيد على تصرفات الشركة الملتزمة .

***

ويهمنا ، قبل مناقشة عقد تأسيس الشركة ، أن نكشف عن الملابسات والظروف التى عاصرت مولدها ، وإنا لنجد شيئاً من ذلك فى تصريحات أدلى بها المسيو « دي نور ماندى » وهو أحد الذين وضعوا صيغة نظام الشركة ، وقد نقل « شال رو » الأب ، تلك التصريحات ، فى مؤلفه الذى تقدمت الاشارة اليه (١) :

« تقرر أن يكون رأسمال الشركة مائتى مليون من الفرنكات ، وعدد الأسهم أربعمائة ألف سهم ، وقيمة السهم الواحد خمسمائة فرنك ، وقد أمكن التغلب على العقبة الخاصة بانشاء مركز إدارى في باريس إلى جانب مقر الشركة الرئيسى بالاسكندرية ، ولكنا تعثرنا عند المشكلات الآتية :

---

(١) شارل رو : برزخ قناة السويس الجزء ١ ص ٢٨٢ .

« كيف يشكل مجلس إدارة الشركة ، وهو يمثل مصالح مساهمين من جنسيات مختلفة » ؟

« وما عدد أعضاء هذا المجلس ، وعلى أى أساس يجدد ، وخصوصاً فى حالات الوفاة والاستقالة » ؟

« وما هى الضمانات التى يجب أن تتوافر فى عضو مجلس الادارة ،وما مدى سلطان المديرين ، الذين يناط بهم الأشراف على الأعمال ،بشرط ألا يزجوا بالشركة فى مآزق حرجة ؟

« وأخيرا ما هى القيود التى ترد على سلطة المجلس ، مع مراعاة الأعباء الجسام الملقاة عليه ، لضمان نجاح المؤسسة ؟ »

« ولما فرغنا من مشكلات مجلس الادارة انتقلنا إلى موضوع اللجنة الادارية وسلطتها ، والاجراءات التى ينبغي اتخاذها لمنع إساءة استعمال هذه السلطة »

« ولكن عقدة العقد التى ارتطمنا بها ، هي مسألة الاختصاص القضائى، لا سيما وأن الشركة ، تمثل مصالح جنسيات متعدده . »

« ولقد قررنا تأسيس الشركة ، بموافقة الحكومة المصرية على عقد التأسيس ، مع مراعاة أن تكون على نسق الشركات المساهمة التى تعتمدها الحكومة الفرنسية »

« ولذلك أخضعنا الشركة لأحكام القانون الفرنسي الخاص بالشركات المساهمة »

« وأخيراً رؤى باجماع الآراء أن تتخذ الشركة لها محلا مختاراً ، تقاضى فيه فاتفق على إنشاد مكتب إدارى لها فى باريس ، بغض النظر عن كون مركزها الرئيسي فى الاسكندرية ، وفى المكتب الادارى المشار اليه تتسلم الشركة الاعلانات القضائية ، وتعتبر هذه الاعلانات صحيحة »

« وهناك مسألة على جانب من الأهمية ، كان ينبغى أن تحل ، وهي مسألة

المنازعات القضائية المحتملة ، وقد رأينا أن نضع لها قواعد ومبادىء فى عقد تأسيس الشركة »

« ورأينا أن تختص بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين المساهمين ، حول تنفيذ عقد تأسيس الشركة ، هيئات تحكيم يعينها الخصوم ، بشرط ألا نزيد عدد المحكمين عن واحد ، للفصل فى مسألة بذاتها مهما تعدد المتخاصمون ، ورأينا أن تستأنف أحكام المحكمين أمام محكمة الاستئناف العليا بباريس . »

« وتصدينا أيضاً لدراسة المنازعات التى تمس مصالح الشركة العامة .

« وظاهر أنه من الخطر أن تثار منازعات متعددة ، تتعلق بموضوع واحد . . » « وأخيرا ، رأينا مجاراة لتشريعنا الفرنسي ، أن يكون للحكومة المصرية حق إيفاد مندوب خاص ، يمثلها لدى مكتب الشركة الادارى »

كيف جمع رأس المال ؟

قال « نورماندى » ، الذى تقدمت الاشارة إليه :

« توجهت ذات يوم ، إلى دار مسيو دى لسبس ، لنتذاكر بعض المسائل ، وكان فى انتظاره بالصالون ، جمهرة من الزائرين ، وبينا أنا جالس معهم ، لمحت « أدولف فولد » ، وقد خرج من مكتب دى لسبس ، وأودلف هذا هو ابن « أشيل فولد ، وكان زميلى فى كلية « سان لوى » ، وقد توجه إلى « دي لسبس » كوكيل عن بيت « فولد » الكائن بشارع « برجير » . . . . . الخ .

« ولما دعاني « المسيو دى لسبس » سألنى عما إذا كنت أعرف أدولف هذا . . . ؟ وقال دى لسبس : لا أستطيع أن أتفاهم مع هؤلاء الناس . . إن رجال المصارف يريدون أن يتحكموا فى ، ولكنى لن أسمح لهم بذلك ، وسأقوم وحدى بالاتصال مباشرة بالجمهور » .

« وهذا ما حدث بالضبط . . »

وأشار « دى نورماندي » إلى قضية رفعت ضد « دى لسبس » بمحكمة السين ، وكان محاميه فيها المسيو سينار « Senard » ، وترافع ضده « جول فافر » ومن بواعث الأسف أننا لم نجد أثراً لهـذه القضية ، بل لم يذكر « دي نورماندي » موضوع النزاع فيها ، واكتفى بأن أشار إليها بمناسبة الـكلام عن عملية الاكتتاب فى الأسهم ، وكذلك لم يشر إلى حكم القضاء فيها ، ولا بد أنها تضمنت طعناً فى تأسيس الشركة ، وفى كيانها ، خصوصاً وأن « جول فافر » كان أحد الذين قالوا ببطلان عقد « شركة قناة السويس » .

أخفى « دى نورماندى » متعمداً تفاصيل هذه القضية،وأرجوأن يكون ملفها موجوداً بمحفوظات الشركة التى يحق للحكومة المصرية أن تضع يدها عليهـا ، واكتفى « دى نورماندى » بقوله ، بمناسبة الاشارة إلى هذه القضية :

« ذات صباح ، زارنى « دى لسبس » وهو في حالة هياج شديد ، وقال إنه ألقى فى وجه خصمه ، فى ساحة المحكمة ، بقذيفة ، إذ صرح بأن الذى دفع هذا الخصم إلى الطعن فى تأسيس الشركة ، هو أنه لم يقبض رشوة ، كان قد طلبها وقدرها مليونان وخمسمائة ألف فرنك . . . ! !

من يا ترى هو هذا الخصم ؟ ، وما موضوع تلك الرشوة ؟

هل هذا الخصم الذى رفع الدعوى بطلب بطلان عقد تأسيس لشركة هو الأرمنى الخائن « نوبار نوباريان » ؟ !

نحن نعرف أن « دى لسبس » خاصم « نوبار » بمحكمة السين ، ولـكن ذلك كان في عهد إسماعيل ، فى سنة ١٨٦٤ ، ونعرف أيضاًأن نوبار كان متهما بالقذف والسب ، فالموضوع يختلف عنموضوع قضية بطلان عقد الشركة ، وإذن فلنستبعد « نوبار » ولنبحث عن الخصم بين آخرين ؛ فهل هم جماعة « سان سيمونيان » ، التى اختلس « دى لسبس » منها المشروع ؟هذا جائز

ولكن بغض النظر عن شخصية رافعى الدعوى ، فهناك حقيقة ثابتة ، هي أن دعوى بطلان عقد تأسيس « شركة قناة السويس » رفعت أمام محكمة السين ، ولم تكن مصر طرفاً فيها ، واتهم « دى لسبس » أحد رافعى الدعوى بأنه طلب رشوة قدرها مليونان ونصف من الفرنكات ، فالعملية مريبة وقذرة من أولها إلى آخرها . (١)

اتخذ « دي لسبس » لشركته مكتباً بشارع «فندوم» ، وقام بالاعلان عن الشركة على نطاق واسع ، وأعلن عن الاكتتاب في ٥ من نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، وأوصد الباب في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٨ .

وفي ١٦ من ديسمبر سنة ١٨٥٨ ، وجه « دى لسبس » الكتاب التالي، إلي المكتتبين :

« أسفر الاكتتاب لحفر برزخ السويس ، عن نتائج ، يطيب لى أن أبلغها إلى المكتتبين ، البالغ عددهم خمسا وعشرين نسمة .

« ويهمنى أن يقفوا من الآن على الخطوات التى ستتخذ ، حتي أنير الطريق للذين يسيرون معى نحو الهدف الذى أسعى اليه .

« فاق الاكتتاب في فرنسا ، الحد الذى كنت أتوقعه . وقد لقينا تأييداً من الجمهور ، وهو أكثر الرأسماليين ثروة . وارتفع القدر الذى اكتتب فيه إلى ٢٢٠ ر ٠٠٠ سهم . . .

فالشركة من الآن موجودة ، وستباشر عملها ، وفى أيام قلائل سيتم تأسيسها ، طبقا للنظام الموضوع لها . وقد عينا أعضاء مجلس الادارة ، من بين المؤسسين والمساهمين الرئيسيين فى المؤسسة ، ومن الذين آمنوا بالمشروع ، وأخلصوا له . . . . ولم تقم الشركة علي كواهل أناس

« ١ » بذلنا جهداً فى البحث عن ملف دعوي بطلان عقد تأسيس الشركة ، ونرجو أن نظفر به قريبا ، وعندئذ نورد تفاصيل الحادث فى الطبعة الثانية .

من الذين لا يعنون إلا بتوظيف رءوس أموالهم ، ولـكن الذين ساهموا فيها هم الذين يهدفون إلى شق القناة فى برزخ السويس . . . . . . الخ »

وفى هذا البيان وعد « دى لسبس » المساهمين بفائدة قدرها ٥ فى المائة ابتداء من أول يناير سنة ١٨٥٩ ، وقال إن هذه الفائدة ، قد عمل حسابها ضمن نفقات الحفر . ووعـــد بقرب دق أول معول فى برزخ السويس ، وأشار إلى المجد الذى ينتظر فرنسا نتيجة لهذا الحادث التاريخى ، وادعى أنه فى أقل من سنتين سوف تبدأ الملاحة جزئياً ، من البحر الأبيض المتوسط إلى البحر الأحمر ، وبنفقات لا تزيد على ١٥ مليون فرنك ، وأطنب فى بيان الأرباح الخيالية التى ستعود على المساهمين ! !

المخالفات التى ارتكبتها شركة قناة السويس فى تأسيسها

الشركة المساهمة أداة قانونية معقدة ، ولا تؤسس بمحض الارادة الحرة ، ولـكنها تؤسس وفقاً لنظام قانوني ، فالمشرع هو الذى يعين أوضاع الشركة ، كما يعين المواعيد ، ويقرر الجزاء الجنائي ، على كل من يخل بسير هذه الأداة القانونية . والدول تضع للشركات قوانين آمرة ، لا تدع محلا لحرية التعاقد وسلطان الارادة ، وكل شركة مساهمة تخضع لقواعد شكلية ، عينها القانون ، مهما كان العمل الذى تقوم به .

وإذا نحن طبقنا المبادىء العامة فى القانون ، على نظام شركة قناة السويس ، فان مخالفات صارخة تظهر لنا بجلاء ، ومن أهمها :

أولا : اسم الشركة ، لكل شركة مساهمة اسم تختاره ، طبقا للمادتين ٣٢ و ٣٣ من القانون التجاري ، وهـــذا الاسم يجب أن يعين الغرض المقصود منها ، فيطلق هذا الغرض على الشركة (مادة ٣٣ تجاري)

ووجه اعتراضنا على « اسم شركة قناة السويس » هو أنها أضافت إلى كلمة قناة السويس ، لفظ عالمية ، وهذا إسفاف فى مغالطة الناس ، ويجب أن يوضع له حد ، وأرى أن يصدر أمر إدارى ، يحذر الشركة من استعمال كلمة عالمية ، فى لافتها ومكاتباتها ، فلا يوجد غرض مشروع ، من أغراض الشركة ، يجيز وصفها بهذه الصفة ، فليس لها عمل إلا إدارة حركة المرور فى قناة السويس . وكون المكتتبين فيها من جنسيات مختلفة ، لا يسوغ لها أن تسمى نفسها عالمية ، فهى شركة مصرية مساهمة ، بنص صريح فى الاتفاقات التى أبرمتها مع الحكومة المصرية فى سنة ١٨٦٦ ، والتى صدر بها فرمان السلطان العثمانى .

وقد نقول من باب التساهل مع الشركة ، إن كلمة عالمية ، لا تعدو أن تكون علامة تجارية لها .

ولكن غرض الشركة الخبيث ، هو أن تلقى فى روع الناس أنها دولية ، فى حين أن هذا أمر محظور قانوناً ، لأن الشركات أياً كانت ليست من أشخاص القانون الدولى العام ، ولا توجد فى العالم كله شركة دولية . فمن الخطأ أن تستعمل تعبيراً يجعل الذين لا يعرفون القانون يقعون فى هذا الخلط ، فتضفى على نفسها صفة ليست لها .

وقد وقع بعض المترجمين فى هذا الخطأ ، وسموا الشركة بشركة قناة السويس الدولية ، وهذه مهزلة لا يمكن السكوت عليها .

وإذا كانت الحكومة قد فاتها أن تتنبه إلى هذا الخطأ ، فسكتت عليه وتبادلت مع الشركة مكاتبات تضمنت كلمة عالمية ، إلا أن ذلك لا يكسب الشركة حقاً ، فالأمر يتعلق بقاعدة أساسية لقانون الشركات ، وتستطيع الحكومة فى أى وقت أن تحمل الشركة على تغيير الاسم ، وتصحيح الخطأ ذلك لأن الدولة المصرية تملك إنهاء حياة الشركة ، بلا معقب عليها ، ومن يملك الكل يملك الجزء .

ثانياً : مركز الشركة بالأسكندرية ، لا فى باريس ، يعين القانون النظامى مركز الشركة . وهذا المركز هو الذى يعين موطنها الشرعى ، وهو المحل

الذى تجتمع فيه الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، ولا يجوز تغيير مركز الشركة إلا بتعديل نظام الشركة .

وقد ورد في عقد التزام الشركة ، الذي تضمنه فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ نص صريح يقضى بأن مركز الشركة الرئيسي فى مدينة الأسكندرية ، التى كانت وقتئذ عاصمة البلاد ، وهذا توكيد لما نص عليه فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ . وتكرر هذا النص فى الأتفاقات التى أبرمت مع الشركة فى عصر اسماعيل ، وخصوصاً إتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، وهو الذى صادق عليه الباب العالى .

ولم يعدل هذا النص فى أى وقت ، والشركة لا تملك التعديل إلا بموافقة سابقة من الحكومة المصرية .

ولكن الشركة ارتكبت مخالفة خطيرة ، إذ نوهت فى نظامها الأساسى ، بأنها الى جانب المركز الرئيسى فى الأسكندرية ستنشىء مكتباً إدارياً فى باريس ، والحكمة فى إنشاء هذا المكتب ظاهرة من الأقوال التي وردت على لسان أحد موثقي عقد تأسيس الشركة ، وهو المسيو «دى نورماندى» إذ قرر أن الموثقين ابتدعوا هذا النظام ، كى تستطيع الشركة أن تتلقى الأعلانات القضائية فى باريس ، وكانت باريس هى جهة التقاضى استئنافياً ، بعد عرض المنازعات على المحكمين ، وهى فى أول درجة .

ويثبت من هذا التصريح أن اختصاص المكتب الادارى لايتجاوز نطاق الأختصاص القضائي ، وحتى هذا الأختصاص لم يعد له ما يبرره ، إذ نص فى البند السادس عشر من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ على أن « المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أية جنسية كانت ، تختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ، تبعاً للأوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها ، وكذا المعاهدات » .

« وتختص المحاكم المصرية ، بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية » .

وعلى ذلك ، فانه اعتباراً من تاريخ هذا الاتفاق ، لم يعد ثمة مايدعو لايجاد مكتب فى باريس لتلقي الاعلانات القضائية ، وهو ما يسمونه : « المكتب أو المركز الاداري » .

ولكن الشركة أمعنت فى إهدار النصوص ومخالفة الاتفاقات، فلم تفتتح المركز الرئيسى فى الاسكندرية ، وابتلع المكتب الادارى اختصاص المركز الرئيسي ، واجتمعت مجالس الادارة والجمعية العمومية ، فى باريس، لا فى الاسكندرية .

وهذا سبب للطعن فى قرارات مجلس الإدارة والجمعية العمومية بالبطلان ، ومسوغ قانوني لحل الشركة ، واعتبارها ميتة فى نظر القانون .

ثالثاً : جنسية الشركة: لا دخل البتة لجنسية المساهمين فى تحديد جنسية الشركة ، فلا يستفاد من تعرف جنسية المساهمين إلا الوقوف على مصادر رأسمال الشركة .

والشركة شخص معنوى ، حكمه حكم الشخص الطبيعى ، من حيث ضرورة التمتع بجنسيته ، والمسلم به فقهاً وقضاء أن الشركة تكتسب جنسية البلد الذى أسست فيه وطبقاً لقوانينه ، وبعد صدور القانون رقم ١٣٧ لسنة ١٩٤٧، المنظم للشركات المساهمة ، واشتراط هذا القانون أن يكون ٤٠ فى المائة على الأقل ، من أعضائه مصريين ، أصبحت لجنسية الشركات أهمية كبرى .

وليس ثمة صعوبة فى تحديد جنسية شركة قناة السويس ، فهى شركة مصرية بنص الفقرة الأولى من المادة ١٦ من اتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، وهو :

« بما أن شركة قناة السويس البحرية ، هي شركة مصرية ، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها » .

ولكن الشركة ، فى مجال العمل ، وطوال حياتها ، تنكرت لمصريتها ، وارتكبت من الأعمال ، ما يستوجب عقوبة الاعدام ، بالنسبة للشخص الطبيعي الذى يرتكب بعض تلك الاعمال .

أما عن التنكر فقد جعلت منطقة عملها قطعة من أوروبا ، فى مظهرها ، وأبنيتها واللغة المستعملة ، والمعابد والمستشفيات ، والمعاملات جميعاً ، والأجانب الذين استقدمتهم، والصبغة الأجنبية الفاقعة التى أضفتها على نشاطها، وكل مظاهر حياتها اليومية ؛ وذهبت فى هذا التنكر إلى حد الاساءة إلى عواطف ومشاعر البلاد التى تعمل فيها ، وأشار لذلك قرار هيئة التحكيم بمحكمة استئناف القاهرة الصادر في ٥ من مارس سنة ١٩٥٣ .

وأما الخيانات فبابها طويل، وأبرزها تمكين الشركة للانجليز من احتلالها لمصر من ناحية قناة السويس فى أغسطس سنة ١٨٨٢ ، واتصالها الدائم ببريطانيا ضد مصلحة مصر ، وتعاونها مع القوات المحتلة فى أشد الأوقات حرجاً ، وكل هذا وما إليه لا يمكن وصفه بالنسبة لشخص يحمل الجنسية المصرية إلا أنه خيانة ، سواء أكان هذا الشخص فرداً عادياً أم شخصاً معنوياً .

والعلة فى كل هذا ترجع إلى كون الشركة تتصرف فى كافة شئونها وترسم سياستها فى العموميات ، وفى التفاصيل مفترضه ، أن القول بأنها مصرية ، لا يعدو أن يكون كلمة مكتوبة فى الاتفاقات الرسمية ، ولا تريد أن تتقيد بها في مجال الواقع .

رابعاً : التنظيم القانونى والاذن الحكومى : لا تستطيع الدولة أن تترك الحبل على الغارب للذين ينشئون الشركات المساهمة ، فهى تمثل جانبا خطيراً فى حياة البلاد الاقتصادية ، فمن واجب الحكومة أن تدرس الآثار المترتبة على إنشاء الشركات من النواحى القومية والاقتصادية والاجتماعية ، وأن تفرض عليها ما تشاء من ضروب الرقابة إلى الحد الذى يكفل رعاية مصالح الدولة ورعاياها ، وهذه الرقابة واجبة ، ويتحتم أن تكون فى نطاق أوسع بالنسبة للشركات التى تحصل على امتيازات أو تدير مرافق عامة .

وفى مقدمة وسائل الرقابة ،الموافقة على القانون النظامى للشركة،وضرورة تضمنه جميع البيانات التى نص عليها قانون الشركات ، وقد وضع القانون النظامى لشركة قناة السويس منذ قرن من الزمان تقريبا ، وفى وقت لم تكن

مصر قد وضعت تشريعا تجاريا أو قانوناً ينظم الشركات المساهمة ، وكذلك وضع هذا النظام الخاص بشركة قناة السويس ، بوحى من عقلية استعمارية لمسنا نتائجها فى حياة مصر السياسية والاقتصادية والعمرانية ، طوال مائة عام . ولا يوجد قيد واحد يمنع الحكومة المصرية من إدخال ما تشاء من التعديلات على القانون النظامي لشركة قناة السويس ، حتى يلائم ظروف البلاد وروح العصر الذى نعيش فيه ، وحتى لا تقف هذه الشركة عقبة ضد أمانى مصر القومية ونموها السياسى والاقتصادى ، ولا تملك الشركة إلا أن تنزل على إرادة الدولة المصرية ، وإلا فالجزاء معروف ، وهو إلغاء عقد الالتزام ، وتجريد الشركة من سند وجودها الشرعى ، فتصبح شركة واقعية ، وتكون تصفيتها أمراً لا مندوحة عنه . ولا معقب على الحكومة إذا أرادت أن تستعمل هذا الحق .

وإذا كانت شركة قناة السويس ، في الماضى ، قد استعانت ببعض ضعاف النفوس ، فظفرت باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لتستثنى من قانون الشركات لسنة ١٩٤٧ ، وحصلت على مزايا لا يستهان بها ، فان هذا الاتفاق كما سنثبت فى فصل آخر ، مخالف للنظام العام ، ولقوانين المرافق العامة ، وللقانون التجارى فى أى بلد متحضر ، وللعرف التجارى ولقواعد العدالة ، ومبادىء الأخلاق ، ولا تثريب على الحكومة إذا هى ألغته بجرة قلم ، فمن غير المتصور أن تترك شركة تعيش فوق أرض مصر ، كدولة فى داخل الدولة ، على الرغم من أن الفترة المتبقية من حياتها لا تزيد على خمسة عشر عاما .

يجب أن يوضع قانون نظامي جديد لشركة قناة السويس ، لمرحلة الانتقال التى تنتهى فى ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وأن يصدر هذا القانون النظامى بمرسوم جمهوري ، كما هو الحال بالنسبة لأية مؤسسة تجارية أو صناعية .

خامسا — إشهار عقد الشركة ونظامها وميزانياتها ... الخ : يفرض القانون ، على مديري الشركة ، نشر عقد الشركة ، وقانونها النظامي ، فى الوقائع الرسمية ، بصفة ملحق ، ونشره كذلك في إحدى الصحف المقررة

للاعلانات القضائية (المادة ٥ من قرار مجلس الوزراء سنة ١٨٩٩) ، كما يجب أن يعلق المرسوم ، والعقد الابتدائى ، وقانون الشركة النظامى فى اللوحة المعدة لذلك ، فى المحكمة الابتدائية مدة ثلاثة أشهر (مادة ٥٧ من القانون التجاري القديم) .

ويجب أن تقيد الشركة فى السجل التجارى طبقاً للأحكام المقررة فى قانون السجل التجارى (بند ٦٥) ، ويستوجب القانون بيانات خاصة يجب أن تقيد .

والأشهار واجب على الشركة منذ تأسيسها حتى تاريخ انقضائها ، فتودع الوثائق الخاصة بتأسيس الشركة فى مكتب السجل التجاري ، كما تودع فى هذا المكتب الوثائق الرسمية الدالة على ما تملكه الشركة من الأموال والحصص العينية ، والوثائق المتعلقة بمجلس الادارة الأول ، وتقارير المؤسسين ، وأعضاء مجلس الادارة ، ومراقبى التأسيس ... الخ .

وتقيد فى السجل البيانات المذكورة فى المادة ١٤٩ وينشر المرسوم المرخص بتأسيس الشركة فى صحيفة السجل التجارى ، وتودع الوثائق المتعلقة باستبدال أعضاء مجلس الادارة ، وتعديل سلطتهم فى مكتب السجل ، ويشهر فى صحيفته ، وتودع توقيعات الأشخاص المأذونين فى تمثيل الشركة (مادة ٢٩٢) ، وكذلك تشهر الدعوة لاجتماع الجمعية العمومية ، فى الصحف المصرية المعتمدة ، مع بيان تاريخ الاجتماع ومحله ، وإلا كان انعقاد الجمعية باطلا (مادة ٢٤٧ و ٢٥٥) ، ويجب أن تشمل الدعوة المشهرة ، جدول أعمال الجمعية العمومية ، وأن يتم النشر قبل موعد الاجتماع بخمسة عشر يوماً على الأقل (مادة ٢٤٧) ، ويجب أن يودع محضر جلسة الجمعية العمومية ، وكذا كشف حضور الجمعيــة العمومية ، بالسجل التجـارى (المواد ٢٤٨ و ٢٤٩) ... الخ .

ويهمنا أن نسأل الهيئة الادارية المشرفة على شركة قناه السويس ، عما إذا كانت متنبهة لكل هذه الاجراءات ، وأن شركة قناة السويس خاضعة ،

لجميع الاجراءات التى عينها قانون الشركات والقانون التجارى وقانون السجل التجارى ؟! وأغلب الظن ، أن الشركة ، كما هو عهدنا بها ، تضرب بكل هذا عرض الحائط ، والمسألة تقتضى تحقيقاً فى كل نقطة لانزال شركة قناة السويس ، على حكم القانون .

***

الجزاء على هذه المخالفات

علق التشريع المصري تأسيس الشركة المساهمة على صدور مرسوم مرخص بها ، ويقتضى صدوره فحص كل الوثائق المتعلقة بتأسيس الشركة ، والتحقق من صحة الاجراءات قبل صدور المرسوم . وعدم صدور المرسوم ، أو عدم مراعاة الاجراءات التى استوجبها القانون يبطل الشركة ، وأما الاشهار فالتقصير فيه ، لا يستتبع البطلان ؛ بل يلزم مدير الشركة بديونها وبالتعويضات ، وإذا أخلت الشركة بعد تأسيسها بطريقة قانونية ، بالقواعد التأسيسية ، فلا تملك المحاكم الحكم ببطلانها ، وإنما تملك أن تقضى بتعويض الضرر المترتب عن المخالفة ، ذلك لأن مبدأ فصل السلطات ، يمنع المحاكم من تعطيل المرسوم المرخص بانشاء الشركة .

ولكن لا تثريب على الحكومة إذا هى سحبت الترخيص بتأسيس الشركة ، فتصير شركة راغية لامعدى من تصفيتها وقسمة أموالها ، وكذلك تستطيع الحكومة أن تلجأ إلى هذه التصفية فى حالة مخالفة الشركة لقرارات مجلس الوزراء ، أو للأوامر الادارية التى تصدر اليها .

ونرى بالنسبة لحالة شركة قناة السويس أن تحصى الحكومة المخالفات جميعها ، وتحقق معها ، وتراجع كل أوراقها وتحدد لها فترة قصيرة لاستيفاء الاجراءات التى يقتضيها التشريع المصرى ، مع عدم التقصير فى أية مسألة

ويكون البدء بتكليفها بأن تبادر بنقل مركزها الرئيسي إلى الاسكندرية أو القاهرة ووضع جميع أوراقها تحت تصرف الدولة وتصحيح جميع أخطاء الماضي، وإذا لم تفعل الشركة فعلي الحكومة أن تبادر بالاجهاز عليها بالطريقة التي عينها القانون وهي التصفية قبل انتهاء المدة الباقيـــة من أجل الالتزام.

ونرجو أن يلاحظ أن شركة قناة السويس لاتبيع سلعة، وإنما تمارس وظيفة خطيرة من وظائف الدولة، بل أشدها خطراً، فالأمر وثيق الصلة بسيادة مصر على إقليمها، كما أن له نتائجه بالنسبة لاحترام الجماعة الدولية لمصر كعضو فيها يتمتع بقدر من السيادة مساو لسيادة أي عضو آخر من أعضاء هذه الجماعة.

وتستوجب مرحلة التصفية المتبقية من الآن حتى ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ ـ وأعني مرحلة التصفية الطبيعية، إذا لم تكن هناك مخالفات كالتي أشرنا اليها ـ أن تكون الأوضاع سليمة ومتفقة مع أصول التشريع المصري، ومبادئه، وإلا قامت بين الشركة والحكومة في المستقبل منازعات، لا يعلم مداها إلا الله.

الفصل الثالث

إدارة الشركة

اعترفت الشركة بأقلام دعاتها ، بأنها خارجة على القانون ، وأنها لا تريد أن تخضع لقوانين الشركات المعروفة فى سائر أنحاء العالم ، وهذا الاعتراف مستفاد من قولهم : إن للشركة مركزاً خاصاً يميزها عن غيرها من الشركات، وآخر المطبوعات التي تردد هذه النغمة ، كتاب باللغة الفرنسية وضعته الشركة تحت اشراف « كريستيان فنك برنتانوا » ، وهو مطبوع فى باريس فى سنة ١٩٤٧ ، ونقرأ العبارة الآتية فى الصفحة ٩٧ من الكتاب المشار اليه :

« وضعت الشركة كادراً خاصاً بها ، يلائم الأغراض غير العادية ، التى قامت من أجلها » .

وقد بدأت حياة هذه الشركة ، بالخروج على القانون ، خروجاً يمس كيانها فى الصميم ، فالشركة التى ردت على الطاعنين فى تأسيسها بقولها، إنها تستمد وجودها من إرادة وسلطان والى مصر ، تلك الارادة التى تنم عنها الفرمانات ، وعلى الأخص فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ ، هذه الشركة نفسها خانت مصر ، إذ لجأت إلى دولة أجنبية ، واستصدرت مرسوما بتأسيسها ، وكان مرسوماً امبراطورياً صدر من نابليون الثالث ، بتاريخ ٧ – ١٨ من مايو سنة ١٨٥٩ ، واستند هذا المرسوم على قانون صدر فى فرنسا فى ٣٠ من مايو سنة ١٨٥٧ ، ونص فيه على ما يأتي :

« يرخص للشركات المساهمة التى تخضع فى مصر أو تركيا، لحكومتى هذين البلدين، بمباشرة حقوقها، وبالتقاضي فى فرنسا طبقاً لقوانين الأمبراطورية». وزعمت الشركة أنها بهذه النصوص، أصبح لها وجود قانونى فى فرنسا، وإن صح هذا فى نظر التشريع الفرنسى، فانه غير صحيح فى نظر التشريع المصرى.

والشركة مصرية مساهمة، كما أوضحنا فى الفصل السابق، وطبقاً للفقرة الأولى من المادة ١٦ من اتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦، وهذا يتعارض مع احتماء الشركة بمرسوم نابليون الثالث، وسنجد هذا التخبط واضحاً فى تكوين الشركة من الناحية الادارية، كما نراه واضحا فى سائر تصرفاتها، ولسنا متجنين إذا قلنا إنها كشركة تعد مسخاً، ليس له ضريب !!

***

فى القانون التجارى قواعد معروفة، لتركيب الشركة المساهمة، وهذه القواعد عامة، ومتصلة بالنظام العام، إذ الشركة نظام قانونى، أو أداة من أدوات القانون، ويتركب جسم الشركة من أعضاء هى :

مجلس الادارة، وهيئة المراقبة والجمعية العمومية. ويقوم كل عضو بوظيفة عينها القانون فمجلس الادارة، يصرف شئون الشركة، وهيئة المراقبة تراقب أعمالها، والجمعية العمومية تتداول فى شئون الشركة.

وإذن فما حظ هذا التنظيم فى حياة شركة قناة السويس ؟!

إن تلك العناصر المتقدم ذكرها تباشر نشاطها فى مركز الشركة الرئيسى، ولكن الأمر غير ذلك بالنسبة لشركة قناة السويس، فمركزها الرئيسى بنص القانون النظامي لها وعقد تأسيسها يجب أن يكون فى مدينة الأسكندرية وليس للشركة قط مكتب فى الاسكندرية، ولا مجلس إدارة ولا هيئة مراقبين ولا جمعية عمومية، ولا أقل من ذلك، ولا أكثر، ولا وجود لهذه العناصر في القاهرة، وإنما توجد وتجتمع وتباشر اختصاصها فى بلد أجنبى لا شأن له بقناة السويس، ولا بالشركات المصرية المساهمة، فى باريس عاصمة فرنسا.

حكومة انجلترا

تدير شركة قناة السويس

بمعرفة اللجنة الاستشارية البريطانية

إن اليد العليا التى تدير شركة قناة السويس ، ليست مجلس إدارة الشركة ولا هيئة المراقبة ، ولا الجمعية العمومية ، وإنما الحكومة البريطانية نفسها هى التى تدير شركة قناة السويس كفرع من جهازها الاستعمارى ، وتسيطر على هذه الشركة سيطرة تامة ابتداء من سنة ١٨٨٣ ، حتى الآن .

ولست أقول هذا من عندى ، ولكن الوثائق الرسمية ، هى التى تثبت هذا الاتهام الأخير وتكشف عن هذه الخيانة العظمى .

ولنقدم إلى القارىء نصوص هذه الوثائق :

١ — كتاب من مستر وستراى « J. B. Westray » رئيس اتحاد أصحاب السفن التجارية لطريق الشرق ، وقد وجهه إلى اللورد جرانفيل ، وزير خارجية انجلترا :

« ... طلبت الحكومة من الاتحاد الذى أمثله أن يدخل فى مفاوضات مباشرة مع الشركة ، لتعرف بهذه الطريقة مدى التسهيلات التى تستطيع أن تقدمها الشركة ، للسفن البريطانية وللتجارة البريطانية . وإنكم لتعلمون أن المسيو دى لسبس ، قد زار لندن أخيراً ليوضح مختلف وجهات النظر ، التى أبدتها شركات الملاحة والهيئات التجارية ، عن حاضر القناة ومستقبلها ، (وقد رافقه فى هذه الزيارة ولده شارل) ، وبعد أن تبادلنا الرأى فى مختلف المسائل ، يشرفنى أن أبلغكم أننا اتفقنا اليوم ، مع شارل دى لسبس ، على بعض الشروط الخاصة بادارة القناة فى المستقبل ، وأبعث إليكم مرافقاً لهذا بتفصيل ما اتفقنا عليه . وستلاحظون أنتم وحكومة جلالة الملكة ، أن من الشروط التى اتفقنا عليها ، تخفيض الرسوم التى تجبيها الشركة ، وذلك لصالح الملاحة

والتجارة ، وكذلك اتفقنا على أن يرتفع فوراً عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة الشركة ، كما اتفقنا على ترتيبات ذات أهمية كبيرة ، ومنها إنشاء مكتب للشركة بلندن ، وفي هذا المكتب يشتغل أعضاء مجلس إدارة الشركة الانجليز كلجنة استشاريه للشركة »

هذه الوثيقة مؤرخة في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، وموجودة بمحفوظات وزارة الخارجية البريطانية برقم ٣٨٥٠ ، باب مصر رقم ٣ ، سنة ١٨٨١ .

وقد ختمها كاتبها بهذه العبارة ، وهي ذات مغزى بعيد :

« وأنا إذ أرفع إليكم هذه الوثيقة ، أرجو أن يتضح لحكومة جلالة الملكة أننا عقدنا صفقة رابحة » .

٢ — محضر اجتماع عقد في ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٨٣ بادارة شركة الملاحة البريطانية المسماة « بينفسولر أورينتال استيم نافيجيشن كومباني » وحضر هذا الاجتماع أعضاء اتحاد ملاك البواخر كما حضره شارل إيمى دى لسبس بوصفه نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس .

ودارت المناقشات بشأن الادارة المستقبلة لقناة السويس ، واتفق على أن تكون المسائل الآتية أسساً للادارة المستقبلة :

(ا) تفادياً لتأخير الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وبالعكس ، ولتوسيع الملاحة والتجارة فى هذا الطريق ، تتعهد الشركة إما بتوسيع القناة الحالية ، وإما بانشاء قناة جديدة ، وللوصول إلى حل عملى بهذا الشأن ، تتألف لجنة من المهندسين وأصحاب البواخر لدراسة الموضوع ، ويشترط أن تكون أغلبية أعضاء اللجنة من المهندسين وأصحاب البواخر الانجليز .

(ب) عدا أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس الذين عينتهم الحكومة الانجليزية وعددهم ثلاثة : يعين سبعة أعضاء انجليز آخرون ، فيكون عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس عشرة ، والسبعة المستجدون يقع الاختيار عليهم من بين التجار وأصحاب البواخر ،

ويجب أن يتم هذا التعيين فوراً . ولكي يتيسر للأعضاء الجدد التصويت في المجلس مع الأعضاء القدامى ، يعدل نظام الشركة الأساسي ، بناء على اقتراح يتقدم به مجلس الادارة الحالى ، بحيث يصير عدد أعضاء مجلس الادارة اثنين وثلاثين عضواً ، وفى الوقت نفسه ، وريثما تتم إجراءات هـذا التعديل ، يدعو مجلس الادارة الأعضاء الانجليز السبعة المستجدين إلى حضور اجتماعاته بمجرد اختيارهم .

(ج) تشكل لجنة اسمها « اللجنة الاستشارية » ، للشركة في لندن ، وتكون مؤلفة من أعضاء مجلس إدارة الشركة الانجليز . وتفتح الشركة مكتباً لها في لندن ، ويعمل الترتيب اللازم لتحصيل رسوم مرور البواخر في لندن .

(د) يراعى في المستقبل ، اختيار موظفي قسم الترانسيت بالشركة ، بقدر الامكان من الناطقين باللغة الانجليزية .

(هـ) من المتفق عليه أن الرسم الاضافى وقدره خمسون سنتيما سوف ينتهي ، ويصبح لاغياً اعتباراً من أول يناير سنة ١٨٨٤ .

(و) جميع المصروفات المترتبة على الحوادث التى تقع في القناة للسفن ، تتحملها الشركة ، ويستثنى من ذلك الحوادث المترتبة على اصطدام البواخر بعضها ببعض أثناء مرورها بالقناة . . . الخ .

(ز) اعتباراً من أول يوليوسنة ١٨٨٤ يلغى الرسم الذى تحصله الشركة عن إرشاد السفن .

(ح) اعتباراً من أول يناير سنة ١٨٨٥ ، تخفض الشركة رسم المرور بمقدار خمسين سنتيماً فيصبح هذا الرسم تسعة فرنكات ونصف الفرنك ذهباً عن الطن بدلا من عشرة فرنكات ، وذلك فيما إذا وصلت حصص المساهمين في سنة ١٨٨٣ إلى ١٨ ٪ ، ثم يجرى تخفيض إضافي من أول يناير سنة ١٨٨٥ يوازى نصف ما يزيد عن ال ١٨ ٪ . وبعد ذلك تقاسم الشركة أصحاب السفن في الأرباح ، بطريقة تخفيض رسم المرور علي أساس الحمولة التي تمر في السنة التى تجرى فيها القسمة .

فمثلا إذا تبين أن أرباح سنة ١٨٨٤ وصلت إلى عشرين في المائة ، فان أصحاب السفن يحق لهم تخفيض رسم المرور بمقدار واحد في المائة من صافي أرباح الشركة (حوالى ٢٨٠٫٠٠٠ فرنك) للسنة التى تبدأ من أول يناير سنة ١٨٨٦ وهذا علاوة علي التخفيض السابق .

وإذا تبين بعدئذ أن ربح سنة ١٨٨٥ وصل إلى ٢١ في المائة ، فان نصف الفرق بين عشرين وواحد وعشرين فى المائة هو نصف فى المائة ، ويبلغ حوالى مليون وأربعمائة ألف فرنك ، ويخصم من رسوم المرور من أول يناير سنة ١٨٨٧ ، وذلك علاوة على التخفيض فى السنة السابقة .

وتستمر هذه المناصفة حتى نسبة خمسة وعشرين في المائة ، فاذا ارتفع ربح الشركة عن هذه النسبة استمر التخفيض إلى أن يصل المبلغ المخفض إلى خمسة فرنكات عن الطن .

(ط) يجب أن يكون مفهوماً أن الربح الذي يتخذ قاعدة للتخفيض يتضمن ال ٥ في المائة التى تعطى للمساهمين على أية حال .

(ي) تعتبر الشركة التخفيض الذى اتفق عليه كذلك خاصاً بالسفن التى تحمل الزلط .

(ك) فيما يتعلق بالاحتياطي الذى يخصم فى الميزانية السنوية، يقرر مجلس إدارة الشركة أنه حينما يصل هذا الاحتياطى إلى خمسة ملايين من الفرنكات ، فان الخصم للاحتياطى ، والذى يجرى الآن بنسبة خمسة في المائة يجب ألا يتجاوز ثلاثة فى المائة بأية حال .

(ل) من المسلم به أن هذا الحساب قد عمل على أساس رأس مال الشركة البالغ قدره ٢٠٠ مليون فرنك ، فاذا حدث وارتفع رأس المال لسبب ما ، فيجب أن يعمل تعديل في الخفض تفادياً لتأثر النسب المذكورة فى البند السابق بزيادة رأس المال .

وقد وقع على هذا المحضر الرسمى كل من :

المستر جيمس لاينج ، وكان رئيساً للجلسة ، والمستر توماس ساذر لاند

رئيس مجلس إدارة شركة بيننسولار آند أوريئتال ستيم نافيجيشن كومباني.

والمستر وليم ماكينون رئيس مجلس إدارة شركة الهند البريطانية الملاحة البخارية .

والمستر أندرسون عن شركة أوريئت ستيم نافيجيشن كومباني ليمتد .

والمستر وستراى السكرتير الفخرى لاتحاد ملاك البواخر التى تتاجر مع الشرق وممثل عدة شركات ملاحية بريطانية .

والمستر جون جلوثر ، والمستر دونكن ، والمستر شارل دى لسبس .

المعانى المستفادة من الوثيقة المتقدمة

إن هذه الوثيقة الخطيرة ، تقطع بأن ترتيباً قد عمل فى لندن إثر احتلال الانجليز لمصر ، لوضع شركة قناة السويس تحت وصاية الحكومة البريطانية بحيث تعتبر هذه الشركة بريطانية لحماً ودماً ، كما يدل على ذلك المحضر الذى أوردنا نقطه فيما تقدم ، وهو موجود بملفات شركة قناة السويس بباريس ، كما أنه موجود بملفات وزارة الخارجية البريطانية .

ومما تقدم ، نستخلص المعانى الآتية :

أولا — كان هذا الاجراء خطوة تالية لاحتلال الانجليز فى مصر فى سنة ١٨٨٢ ، فمنذ تاريخ هذا الاحتلال في أغسطس من السنة المذكورة ، إلى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ لم تمض إلا سنة وبضعة أشهر ، وكانت قد اتخذت قبلها خطوات عملية لوضع شركة قناة السويس كلها فى كنف الحكومة البريطانية .

ثانياً — استخف المجتمعون ، من الجانب البريطانى ومن جانب الشركة ، بأحكام القانون الخاصة بتعديل النظام الأساسى للشركة ، فتجاهلوا الدولة صاحبة الحق فى السيادة على القناة والرقابة على الشركة ، والتى تملك وحدها أن تعدل نظام الشركة الأساسي أو ترفض تعديله .

وهذه الدولة هي مصر التي لم تفقد حقوقها القانونية في هذا الشأن بسبب الاحتلال ، لأن الاحتلال كان حالة عارضة وقوة قاهرة ، لم تسقط رقابة الدولة المصرية على شركة مصرية مساهمة اسمها « شركة قناة السويس » .

ثالثاً — تناول التعديل الذي فرض بالقوة إيراد القناة بحيث جعل أصحاب السفن البريطانية شركاء في إيراد الشركة ، دون أن يخولوا هـذا الحق في عقد الالتزام .

ولهـذا السبب ، فان ما أخذوه بغير وجه حق ، وبطريقة غير مباشرة بتخفيض تدريجي في رسوم المرور يعد سرقة تسأل عنها « شركة قناة السويس » ومن دفع خطأ فعليه أن يدفع مرتين .

وكذلك تضمن التعديل المقترح مسألة خطيرة هي تحصيل رسوم المرور في قناة السويس في لندن عاصمة بلاد الانجليز .

رابعاً — أن الحكومة البريطانية بواسطة اتحاد أصحاب البواخر وشركات الملاحة البريطانية هي التي فرضت على الشركة أن تنشيء لها مكتباً بلندن ليقوم هذا المكتب بالادارة الفعلية لقناة السويس والحكومة البريطانية هي التي قررت إنشاء اللجنة الاستشارية لشركة قناة السويس بلندن من أعضاء انجليز ، وهذه اللجنة هي التي تدير شركة قناة السويس ، ولها اليد العليا على مكتب الشركة في باريس .

وبوجه عام لسنا مبالغين إذا قلنا إنهم جعلوا القناة قطعة من بريطانيا ، وجعلوا « شركة قناة السويس » جهازاً بريطانياً تابعاً لوزارة المستعمرات البريطانية ، أو لوزارة الخارجية البريطانية .

وفي هذا ما يكشف عن حقيقة نوايا تلك الشركة الاستعمارية التي نطالب بخروجها من بلادنا .

وأقل ما يقال إنها ، وقد قبلت ذلك الوضع الشائن ، تعد متآمرة مع دولة أجنبية معادية لمصر ، والشركة شخص معنوي ، له جنسية مصرية ، وعقاب التآمر مع العدو هو الاعـدام بالنسبة للشخص الطبيعي ، والتصفية مع المسئولية المدنية بالنسبة للشخص المعنوي .

وقد يقول البعض ، إن الوثيقة التى أوردنا بنودها المتقدمة ، هي اتفاق بين ممثلي غرف الملاحة ، وشركات البواخر البريطانية ، وبين شركة قناة السويس ، فما شأن حكومة انجلترا بكل هذا ؟ .

وهذا القول مردود عليه بأن حكومة انجلترا هي التي أنابت من حضروا ذلك الاجتماع من الجانب البريطاني ، فكانوا يتكلمون باسمها ويعملون لحسابها ، بدليل الوثيقة رقم « ١ » التي أوردناها فيما سلف ، قبل هذا المحضر .

وهناك دليل أقوى ، وهو الوثيقة التالية ، وهى الكتاب الموجه من وزير خارجية انجلترا ، « لورد جرانفيل » إلى الأعضاء الانجليز فى شركة قناة السويس بتاريخ ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .

٣ — كتاب من وزير خارجية انجلترا « لورد جرانفيل » إلى الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، في ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .

حضرات :

« درست حكومة جلالة الملكة الشروط المقترحة لادارة قناة السويس المستقبلة ، وهي الشروط التي تم الاتفاق عليها بين اتحاد أصحاب السفن التجارية التى تتجر مع الشرق وبين المسيو دي لسبس .

وهذه الشروط تقع فى اثنى عشرة مادة ، وسيترتب على تنفيذها حصول بريطانيا على مزايا كبيرة جداً من حيث الملاحة والتجارة أيضا .

على أنه ، فيما يتعلق بالمادة الأولى من الاتفاق المشار إليه ، والخاص بتشكيل لجنة تقوم باسداء النصح للشركة ، لاجراء التحسينات اللازمة لتهذيب حركة المرور ، فان حكومة جلالة الملكة ، ترى أن يضاف الى أعضاء اللجنة رجال من ذوى الخبرة في الحركة الملاحية في القناة وهؤلاء الرجال ترشحهم الحكومة البريطانية .

وترى حكومة جلالة الملكة كذلك ، أن أعضاء مجلس الادارة الرسميين الذين تعينهم فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، يجب أن يكونوا فى الوقت نفسه أعضاء في اللجنة الاستشارية المنوه عنها في المادة الثالثة .

ولما كانت حكومة جلالة الملكة تملك قدراً كبيراً من الأسهم في شركة قناة السويس ، وهي بهذه الصفة صاحبة مصلحة فى إدارة القناة ، فانها تعتبر الاتفاق المشار إليه حلا مرضياً ، لانهاء الخلافات التي نشبت بين الشركة وعملائها ، ومفهوم من الاتفاق أن النقطتين السالفتى الذكر لن تكونا موضع خلاف ، بل وضعتا حداً فاصلا للمشكلات التى نشبت ، وسيضمن الاتفاق حسن الادارة ومصلحة التجارة العالمية .

وقد صرحنا لكم بارسال صورة من هذه البرقية إلى المسيو دى لسبس

جرانفيل
(وزير خارجية بريطانيا)

***

ومن الوثائق المتقدمة ، تتضح الحقائق الآتية التى لا يرقى إليها الشك :

أولا : أن الحكومة البريطانية هي التى تدير شركة قناة السويس بنفسها ، وبوساطة لجنة عينتها وسمتها اللجنة الاستشارية ، وهذه اللجنة هي صاحبة اليد العليا فى نظام شركة قناة السويس ، ولكنها لا تظهر على المسرح ، بل تصدر تعليماتها إلى باريس فى الظلام .

ثانيا : أن مكتب الشركة بلندن قد فتح بأمر من حكومة بريطانيا .

ثالثا : وتبعاً لذلك تعتبر شركة قناة السويس بمثابة الشق المدنى فى احتلال انجلترا لمصر .

ولما كان هذا الاتفاق قد أبرم من غير علم البلد صاحب المصلحة وصاحب القناة ، وصاحب الرقابة العليا على الشركة ، فان وجود اللجنة المشار إليها باطل بطلاناً مطلقاً ، بل إن وجود شركة قناة السويس نفسها ، وإدارتها على تلك الحالة ، عمل باطل ومخالف للقانون ، وإن التصفية هي الحل الوحيد لهذا الاشكال .

وفيما يلى أسماء أعضاء اللجنة الاستشارية البريطانية ، وكلهم من رجال السياسة ، المعروفين بتطرف نزعتهم الاستعمارية :ـــ

السير هارسون هيوجز (للرئاسة) السير آلان . ج. إندرسون ، واللورد هانكى ، والماجور ا . هارولد بيبى ، والسير وليم كوري ، والسير هوبرت هيث إيفز ، واللورد روثرويك ، والسير فرانسيس ويلي ، والمستر ميكلبريد والسير الكسندر كادوجان .

تلك هي العصابة التى تدير شركة قناة السويس وتسيطر على موارد القناة الوفيرة التى لا تنضب وتهيمن عليها هيمنة تامة.

رئيس مجلس الادارة

لسنا مبالغين ولا متجنين إذا قلنا إن شركة قناة السويس ليس لها رئيس يعترف به القانون ، ذلك لأنه حسب النظام الأساسى للشركة لا يجوز تعيين رئيس مجلس الادارة إلا بمعرفة الحكومة المصرية، وهذا لم يحدث مرة واحدة.

والدليل على ذلك هو النص الصريح الوارد فى فرمان ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، فالبند الثاني من الفرمان المشار إليه ، يقول بالحرف الواحد :

« يعين مدير الشركة دائماً بمعرفة الحكومة المصرية ، ويصير اختياره بقدر المستطاع من بين المساهمين الذين لهم أكبر نصيب في المنشأة » .

وتدعي شركة قناة السويس أن هذا النص قد عدله فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وهذه مغالطة لا تخفى على أحد ، فلم يرد فى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ أي تعديل فى موضوع الرئاسة ، أكثر من أن محمد سعيد ، قد صرح لدي لسبس بأن يكون رئيساً لمجلس إدارة الشركة لمدة عشر سنوات، أي عينه لهذه المدة ، وهذا البند إنما هو توكيد لسلطة الحكومة المصرية فى تعيين رئيس الشركة ، فاذا كان دي لسبس نفســه قد عين بقرار من والى مصر ، وذلك في عهد الفوضى ، فكيف يمكن فى القرن العشرين ، أن تغفل سلطة الحكومة المصرية ، وتقوم الجمعية العمومية غير الشرعية ، أي الجمعية التى تنعقد فى مكان غير شرعى، باغتصاب سلطة الحكومة المصرية، وتعيين الرئيس ؟!

لقد أبقى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ والاتفاقات التالية قاعدة تعيين الرئيس كما هي، فلا يعين إلا بمرسوم مصري ، وحيث إن مركز الرئاسة فى شركة قناة السويس يعد من الناحية القانونية شاغراً فمن حق الحكومة المصرية أن تبادر إلى تعيين رئيس لهذه الشركة ، ويتخذ هذا الرئيس الشرعي مكتباً له بالاسكندرية ، حيث يوجد المركز الرئيسي الذى نص عليه فى نظام الشركة الأساسي ، ولما كانت الفرمانات المتقدمة لم تنص على جنسية الرئيس ، وكل ما هناك أنها اشترطت أن يقع الاختيار عليه من بين المساهمين الذين لهم نصيب كبير فى المنشأة ، فليس ثمة ما يمنع الحكومة المصرية من تعيين مصري يكون قد اشترى قدراً من أسهم شركة قناة السويس من بورصة الأوراق المالية ، وإنه لما يتسق مع جنسية الشركة ومع مصلحة الدولة فى الهيمنة على المنشأة ، وخصوصاً فى الفترة المتبقية التى تعد بمثابة فترة تصفية ، أن يكون الرئيس مصرياً صميماً ، لا مصرياً متمصراً .

مجلس الادارة

عينت المادة الرابعة والثلاثون من نظام الشركة الأساسى اختصاصات مجلس الادارة ، وهي :

١ ـ تعيين ورفت موظفى الشركة ووكلائها ، وتحديد أعمالهم ومرتباتهم .

٢ ـ تشغيل المال الفايض لفترات مؤقتة .

٣ ـ إعداد الدراسات والمشاريع والخرائط والمواصفات اللازمة لتنفيذ الأعمال .

٤ ـ الصفقات الجزاف .

٥ ـ شراء وبيع واستبدال العقارات ، وشراء البواخر والآلات اللازمة لتنفيذ الأعمال واستغلال المشروع .

٦ ـ الميزانية السنوية .

٧ ـ تحديد وتعديل الرسوم ، من الأنواع كافة ، التي يتعين تحصيلها طبقاً لعقد الالتزام ، وكذا وضع شروط تحصيل الرسوم .

٨ ـ التصرف فى المال الاحتياطي .

٩ ـ التصرف فى أموال المعاشات والاعانات والمكافآت الخاصة بالموظفين .

١٠ ـ تنظيم خزينة الودائع فيما يختص ، بأسهم الشركة وسنداتها . إذ البنود العشرة المتقدمة التى عينت اختصاصات مجلس الادارة قد جاءت تالية لديباجة ، فيها كثير من الشذوذ والتنافر مع ما يقتضيه نظام الشركات المساهمة من عدم إطلاق العنان لمجلس الادارة ، فالفقرة الأولى من المادة ٣٤ المشار إليها تخول مجلس الادارة جميع السلطات اللازمة لادارة شركة قناة السويس ، وتنص صراحة على أن المجلس يستعمل هذه السلطات فى أوسع نطاق والعبارة الأخيرة هي موضع الشذوذ ، وأما الفقرة الثانية فقد خولته حق تقديم الاقتراحات للجمعية العمومية للمساهمين ولا تثريب عليه في ذلك وروعي في مباشرة المجلس لاختصاصاته الواردة فى البنود العشرة السالفة الذكر ، أنه يباشر تلك الاختصاصات ، بناء على اقتراح اللجنة الادارية التى سيلي الكلام عنها .

والقانون التجارى ، لا ينص على شروط تعيين أعضاء مجالس إدارة الشركات ، ولم يبين مدى سلطتهم ، وهم على كل حال وكلاء المساهمين ، وقد درجت الشركات على عرف ، من شأنه أن يدير الشركة أحد أعضاء مجلس الادارة ويسمى عضو مجلس الادارة المنتدب .

ويعتبر مجلس الادارة أهم عنصر في جسم الشركة ؛ ولما كان هذا المجلس هو الذى تناط به إدارة الشركة ، فان تلك الادارة جماعية بمعنى أنه لا يجوز أن يعهد بها إلى شخص واحد .

وهذا النظر مستفاد من العقد النموذجى للشركة ، وقد نصت المادة ٢٠ منه على أن « يدير الشركة مجلس . . . . . » .

ومهما تكن سلطة مجلس الادارة فضفاضة ، فانها لا تخليه من المسئولية قبل كل ذى مصلحة ، وأولهم الدولة التى يعنيها الأمر .

أعضاء المجلس

لم يعين القانون المصرى عدد الأعضاء ، وأطلق للشركة حرية تحديد العدد. وقد نص فى المادة ٢٤ من عقد تأسيس الشركة الذى اعتمدته الحكومة المصرية فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ على أن عدد الأعضاء هو اثنان وثلاثون عضواً، يمثلون مختلف الجنسيات .

ولكن هذا النص قد عدل بقرار من الجمعية العمومية المساهمين فى ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ نخفض العدد إلى ٢١ عضواً ، ثم جرى تعديل آخر فى ٢٧ يونيو سنة ١٨٧٦ فرفعوا عدد الأعضاء إلى أربعة وعشرين عضواً، وفى مرة ثالثة صدر قرار من الجمعية العمومية فى ٢٩ مايو سنة ١٨٨٤ بزيادة عدد الأعضاء إلى اثنين وثلاثين عضواً .

وتلك التعديلات كان ينبغى أن تتم فى مختلف المراحل بموافقة الحكومة المصرية ، التى تملك وحدها حق المصادقة على تعديل النظام الأساسي للشركة ، ولكن الذى جرى عليه العمل ، هو إهمال الحكومة المصرية ، وعدم الرجوع إليها إلا فى حالات استثنائية .

فى تشكيل المجلس الأول لم تراع النصوص ، فعين دى لسبس خمسة وثلاثين عضواً بدلا من اثنين وثلاثين ، وجعل مدة عضويتهم تبدأ من تاريخ تأسيس الشركة حتى تنقضى خمس سنوات من تاريخ افتتاح القناة للملاحة العالمية ، أى إلى شهر نوفمبر سنة ١٨٧٤ ، وكان هذا المجلس يتألف من اثنين وعشرين فرنسياً وثلاثة عشر أجنبياً يمثلون جنسيات مختلفة ـ ولم يكن فيه مصرى واحد ، ثم جعل العدد اثنين وثلاثين من بينهم واحد وعشرون فرنسياً وأحد عشر أجنبياً ؛ ولما خفض العدد إلى واحد وعشرين جعلوا عدد الأعضـــاء الفرنسيين سبعة عشر والأجانب أربعة ، وكان ذلك

فى سنة ١٨٧١ ، وفى سنة ١٨٧٤ خفض العدد إلى واحد وعشرين كانوا جميعاً فرنسيين ، وهذ التبديل مع عدم المحافظة على نسبة ثابتة من حيث جنسية الأعضاء يدل دلالة واضحة على أن موضوع الجنسية ليس محل بحث ، وما دام دي لسبس قد أجاز لنفسه أن يجعل جميع الأعضاء فرنسيين فى سنة ١٨٧٤ فليس ما يمنع الآن من أن يكون جميع الأعضاء مصريين إذا اقتضت مصلحة الدولة المصرية ذلك .

على أنه حينما اشترت الحكومة البريطانية أسهم مصر فى قناة السويس ، اجتمعت الجمعية العمومية فى ٢٧ يونيو سنة ١٨٧٦ ورفعت عدد الأعضاء إلى أربعة وعشرين ، محتفظة بواحد وعشرين مقعداً للفرنسيين وتركت المقاعد الثلاثة الجديدة للانجليز، مع ملاحظة أن مصر التى باعت أسهمها لبريطانيا قد حرمت من العضوية حينما كانت تملك أربعة وأربعين فى المائة من الأسهم مما يدل على أن ملكية الأسهم ليست قاعدة للتمثيل فى مجلس الادارة .

أما تعديل ٢٩ من مايو سنة ١٨٨٤ ، فقد جرى تنفيذاً لمشيئة حكومة بريطانيا ، حينما عقدت اتفاقا مع دى لسبس فى سنة ١٨٨٣ ، وهو الذي أنشئت بمقتضاه اللجنة الاستشارية البريطانية ، فارتفع عدد الأعضاء الانجليز إلى عشرة ، وبذلك صار عدد المجلس اثنين وثلاثين عضواً .

والعجيب أن هذا التعديل الأخير الذى أجرى تنفيذاً لمشيئة الحكومة البريطانية ، قد قدم للخديو محمد توفيق للمصادقة عليه ، وانسحبت مصادقته على التعديلات السابقة .

وهـــذا التعديل منشور بالوقائع المصرية فى سنة ١٨٨٤ صفحة ٧٠٣ ، وتدل هذه الطريقة على أن انجلترا ، وقد ظفرت بمطمعها ، أرادت أن يكون عملها صحيحا من ناحية الشكل ، لتدرأ الطعن القانوني بعـــدم مشروعية التعديل فاستصدرت مرسوماً من محمد توفيق .

وقد بقي الأمر كذلك من غير تعديل إلى وقتنا هذا ، وكل ما هنالك أن توزيع الكراسي فى المجلس كان على النحو الآتى :

عشرون مقعداًللفرنسيين وعشرة للانجليز ، ومقعد واحد لهولندى ،

وآخر لبلجيكي . وفى سنة ١٨٩٩ أعطى مقعد البلجيكي إلى ألماني ، ولما قامت الحرب العالمية الأولى حل فرنسى محل الألماني في سنة ١٩١٥ .

وفى سنة ١٩٣٧ أبرم اتفاق بين الحكومة المصرية والشركة ، فتنازل الفرنسيون عن مقعدين للمصريين ، ولما أبرم اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ زيدت مقاعد المصريين تدريجياً ، ووصلت الآن إلى خمسة يشغلها السادة :

محمود فخري ، وشريف صبري ، وواصف بطرس غالي ، وأحمد عبود ، وعلى الشمسي . والمجلس مشكل حالياً من : —

فرنسوا شارل رو (رئيساً) ، سير هاريسون هيوجز (رئيس اللجنة الاستشارية بلندن نائباً للرئيس) ، والاميرال ديوران فيل (نائب رئيس) والمسيو ماكس باهون (نائب رئيس) ، والدوق أوديفري باسكيير ، والبارون لويس دي بنوا ، والماجور هارولد بيبي ، والسير الكسندر كادوجان ، والسير وليم كورى ، والهولندى ديلبرات ، والمسيو إدجار بونيه ، والسير هوبرت هيث إيفز ، والمسيو بيير فورنييه ، واللورد هانكي والمسيو مارسيل ليبون ، والكونت دى لسبس ، والمستر ميكليريد ، والمسيو ارنست ميرسيه ، والمسيو اميل مينسو ، والمسيو جورج فيلبار ، والفيكونت دى روهان ، واللورد روثر ويك ، والمسيو بنكيني تك ، والماركيز دى فوجيه والمسيو هامبير دى ويندل ، والسير فرانسيس ويلي .

ويضاف ، إلى هؤلاء ، المصريون الخمسة الذين تقدمت الاشارة اليهم .

وقد أثارت إيطاليا حملة شعواء ضد تشكيل مجلس إدارة شركة قناة السويس منذ سنة ١٩٣٥ . ولما قامت الحرب الايطالية الحبشية ، وادعت أن لها حق الحصول على عدد من كراسي مجلس إدارة الشركة بزعم أن استيلاءها على الحبشة قد ضاعف حركة المرور بين إيطاليا والحبشة ، وأصبحت تمثل جانباً هاماً فى حمولة السفن المارة بقناة السويس ، وكانت الحجة التى تذرعت بها إيطاليا هي الصيغة التي وردت فى المادة ٢٤ من عقد تأسيس الشركة ، إذ ذكرت أن المجلس يشكل من أعضاء من الجنسيات المختلفة صاحبة المصلحة ،

وأجاب المعسكر الفرنسي الانجليزي على إيطاليا الفاشية بقوله إنه لم يكن المقصود بكلمة الجنسيات صاحبة المصلحة أن تكون مصلحة مرور بل مصلحة مالية .

وهذا النظر غير صحيح على إطلاقه ، بدليل أن مصر لم تمثل في المجلس، وقت أن كانت تحمل أربعة وأربعين فى المائة من الأسهم ، ثم إن الأسهم فى أيدى الأفراد إذا استثنينا الحكومة البريطانية .

والأصح من كل هذه السفسطة هو أن الدولة صاحبة القناة ، وصاحبة السيادة على الشركة وهي مصر ، هى التى كان ينبغى أن تحدد جنسية الأعضاء بنص تشريعى ، محتفظة لمصر بالنصيب الأكبر إن لم يكن بمجموع المقاعد ، وليس من حق الحكومة البريطانية بأية حال أن تشترط وجود عدد معين من الأعضاء الانجليز ، فقد كان اتفاق سنتى ١٨٨٣ و ١٨٨٤ باطلا من أساسه ، كما أسلفنا .

ومدة العضوية فى المجلس ثمان سنوات ، وكل عام يجري الاقتراع بالنسبة لثمن الأعضاء ، وليس ثمة ما يمنع من تجديد انتخاب العضو وفى حالة خلو مراكز العضوية بالاستقالة أو الوفاة ، يقوم مجلس الادارة بملء المقاعد الشاغرة ، ريثما تنعقد جمعية عمومية وتصادق على تعيين الأعضاء الذين اختارهم المجلس ، والأعضاء الجدد يباشرون عملهم لمدة مكملة لتلك التى انقطعت بموت أو استقالة من سبقوهم .

ولا يشترط فى العضو أكثر من أن يكون حاملا لخمسة وعشرين سهماً من أسهم الشركة ، وذلك طبقاً لقرار الجمعية العمومية الصادر فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ وقبل هذا القرار كان عدد الأسهم التى يجب أن يملكها عضو مجلس الادارة مائة سهم .

وهناك مسألة أثيرت بمناسبة اختيار الأعضاء المصريين طبقاً لاتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ إذ ادعت الشركة أنها صاحبة الحق فى الاختيار ، وأن الحكومة المصرية لا تملك إلا أن ترشح الأعضاء ، والشركة هى التى تختار ، وكان الملك السابق يستغل فرص التعيين فى الشركات الكبيرة ويحابي محسوبيه ولذلك رشح لعضوية الشركة في سنة ١٩٥٠ كلا من المهندس أحمد عبود ،

والمجرم كريم ثابت ، وتمسكت الشركة بأنها هى التى تعين أعضاء المجلس بمعرفة الجمعية العمومية، ورفضت تعيين كريم ثابت، وقبلت تعيين أحمد عبود، وكان ذلك بناء على وساطة ومفاوضات قام بها الاستاذ مصطفى النحاس الذى سافر خصيصاً إلى باريس لهذا الغرض فى يوليو سنة ١٩٥٠ ، ورضى الملك السابق بتعيين أحمد عبود ، مشترطا ، أن يعين أندراوس في مركز مندوب مصر بالشركة ، وانتهى الاشكال بتلك الكيفية الشائنة .

أما الذين رشحتهم الشركة وتمسكت بهم ، فنذكر منهم الاستاذ واصف بطرس غالي ، وللشركة عذر في هذا الاختيار ، فهي مدينة لوالده الذى قتل فى سبيلها فى سنة ١٩١٠ ، وقد اعترف شارل رو بهذه الواقعة في مباحثاته مع النحاس سنة ١٩٥٠

وإذا كنا نوافق الشركة على رفض تعيين المجرم كريم ثابت ، إلا أن الذى لا نقرها عليه أن تدعى حقا للجمعية العمومية ليس لها ، فقرارات الجمعية العمومية للمساهمين تخضع لمصادقة الحكومة المصرية التى تملك حل الجمعية العمومية ، وتملك تصفية الشركة ، وتملك سحب عقد الالتزام ، إذ هو لا يعدو أن يكون رخصة تسحبها الدولة فى أى وقت ، ومن يملك الكل يملك الأقل .

والصحافة الاوروبية نفسها تأخذ على الشركة أنها تشغل مراكز العضوية فى مجلس الادارة ، بدبلوماسيين متقاعدين أو عسكريين انتهت خدمتهم ، وهى فى هذا الاختيار تراعي تغليب الصبغة السياسية الاستعمارية على مجلس الادارة ، فالرئيس الحالى ، غير الشرعي ، كان سكرتيراً عاما لوزارة خارجية فرنسا، وله فى النشاط الاستعماري تاريخ طويل تم عنه كتبه ومقالاته وكذلك الحال بالنسبة لسائر الأعضاء الانجليز والفرنسيين .

الرئيس والوكلاء

ذكرنا أن رئيس مجلس إدارة الشركة ، يجب أن يعين بمرسوم مصرى، ولكن العمل قد جرى على العكس من هذا، فى كل سنة يعين مجلس الادارة من

بين أعضائه رئيسا وثلاثة وكلاء ، أو يجدد تعيينهم ، ويختارون الرئيس ووكيلين من بين الأعضاء الفرنسيين، ووكيلا إنجليزيا ، ولا يوجد في النظام الأساسي للشركة ، نص يحدد الجنسية، على هذا النحو الذى يدل على اتجاه استعماري ، لتلك الشركة . وقد بقي فرديناند دى لسبس رئيسا للشركة ، حتى تاريخ وفاته في سنة ١٨٩٤ ، حينما قضي عليه بالسجن خمس سنوات في قضية بنما . وبعد دى لسبس ، تولى الرئاسة خمسة من الفرنسيين وهم بالترتيب :

المسيو جويشار (من سنة ١٨٩٤ إلى سنة ١٨٩٦)

والبرنس دارمبرج (من سنة ١٨٩٦ إلى سنة ١٩١٣)

والمسيو جونار (من سنة ١٩١٣ إلى سنة ١٩٢٧)

والمركيز دي فوجيه (من سنة ١٩٢٧ إلى أن قامت الحرب العالمية الثانية، واحتلت فرنسا فسلمت الشركة نفسها إلى حكومة انجلترا) .

وبعد الحرب العالمية الثانية أسندت الرئاسة « لفرانسو شارل رو » !!

ويجتمع المجلس مرة في كل شهر ، كما يعقد اجتماعات غير عادية ، كلما دعاه الرئيس إلى الاجتماع، والأمر متروك لتقديره . ويكفي لاعتبار قرارات المجلس صحيحة حضور سبعة من أعضائه ، وهذه نسبة ضئيلة ، وتدل على أن السلطة مركزة في الرئيس واللجنة الادارية ، التى سيأتي الكلام عنها .

ومن مظاهر الشذوذ في نظام هذا المجلس ، أنه يتخذ قرارات في مسائل خطيرة تخرج عادة عن اختصاص مجالس الادارة ، كالتعديلات التى يدخلها على تعريفة رسوم المرور ، أو على النظام الأساسي للشركة ، وهو في ذلك يغتصب سلطة الحكومة المصرية ، وكذا القرارات التى يتخذها بشأن القروض أو زيادة رأس المال ، أو طلب عقود التزام جديدة، أو الامتزاج بمؤسسات أخرى ، وكذا له أن يقرر حل الشركة وتصفيتها ، وفي كل تلك المسائل لايشترطون نسبة معينة لعدد الاعضاء الذين يحضرون جلسات المجلس ، وإنما يشاورون الأعضاء فرادي ! !

ومن الغرائب أيضا أنهم يراعون في تشكيل المجلس دائماً، تمثيل أسرة « فرديناند دي لسبس » بكرسي في مجلس الادارة، وكأن القناة تركة ورثتها تلك الأسرة عن الأفاق المشار إليه.

وكذلك تقبض أسرة دى لسبس من إيراد القناة سنوياً، معاشاً ثابتاً، يبلغ نحو سبعة آلاف من الجنيهات المصرية.

اللجنة الادارية

يشكل المجلس، من بين أعضائه لجاناً مختلفة، كاللجنة المالية، واللجنة الفنية، ولجنة الأسهم والسندات، وهكذا.

وأهم هذه اللجان، اللجنة الادارية، التى تتألف من الرئيس ومعه أربعة أعضاء مساعدون. وتتألف هذه اللجنة حالياً، من:

فرانسوا شارل رو (للرئاسة)، ومعه بصفة أصلية ثلاثة فرنسيون هم الفيس أميرال « دوران فيل » و « ماكس باهون » و « الفيكونت دى روهان» وانجليزي هو «المستر ميكليريد». والمساعدون هم «شارل ريست، و «جورج ادجار بونيه» و «إميل مينوست» والسير « فرانسيس ويلي».

وتجتمع اللجنة الادارية، اجتماعاًدورياً مرة في كل أسبوع، وللرئيس أن يدعوها، في أى وقت، لاجتماع غير عادى (المادة ٣٨ من النظام الأساسى للشركة).

وقد ذكرت المادة ٤٠ من النظام الأساسى لسنة١٨٥٦اختصاص اللجنة الادارية، وهو لا يختلف فى شيء عن اختصاص مجلس الادارة، ولا ندرى سبباً لهـذا التعقيد إلا أن يكون وسيلة إلى حصر سلطة مجلس الادارة فى أيدى قلة انجليزية فرنسية. وفيما يلى نص المادة ٤٠ المشار إليها:

« تتمتع اللجنة الادارية بكامل السلطات التي تخولها إدارة الشركة. »

« وتسهر على تنفيذ الالتزامات الواردة في دفتر العطاء ، وفي عقد التأسيس ، وكذا القرارات التي توافق عليها الجمعية العمومية، وقرارات مجلس الادارة ».

« وتعرض على مجلس الادارة مقترحات خاصة بالمسائل الواردة في البند الرابع والثلاثين » .

« وتقوم اللجنة الادارية بتمثيل الشركة ، وتعمل باسمها بواسطة واحد أو أكثر من أعضائها، وذلك في جميع الحالات التي لا ينبغي أن يتخذ القرار فيها بمعرفة الجمعية العمومية ، وعلى وجه الخصوص تباشر السلطات الآتية :

١ — تعيين الموظفين وعزلهم ، وتحديد وظائفهم ، واستحقاقهم .

٢ — أعمال المكاتب .

٣ — اللوائح ، والتعليمات .

٤ — الاذن بالصرف ، وتوزيع المصروفات .

٥ — تحويل الدخل ، والحوالات العامة والتجارية .

٦ — اقتضاء الحقوق ، وإنشاء الديون ، والتخالص ، وتطهير العقارات المرهونة، وذلك كله بعوض أو بغير عوض ، واتخاذ الاجراءات القضائية والادارية ، كذا الاجراءات التحفظية .

٧ — الدفاع عن الشركة لدى القضاء ، وتسوية المنازعات ، والصلح . . الخ .

٨ — إبرام الاتفاقات ، وعقود الأشغال ، وتقديم العطاءات ، ومشترى المنقولات ، وإبرام عقود الايجار .

وترفع الدعاوي باسم أو ضد رئيس اللجنة والأعضاء الذين تتألف منهم اللجنة .

وتبعاً لذلك ، تتسلم اللجنة الادارية باسم الشركة الاعلانات والأوراق القضائية .

ويشترط توقيع الرئيس أو اثنين من الأعضاء على قرارات اللجنة وأعمالها والتزاماتها .

وقد نصت المادة ٤١ من النظام الأساسي على تفويض أحد أعضاء مجلس الادارة أو أحد موظفي الشركة ؛ أو أحد مستخدميها ، بموجب توكيل رسمي موقع من رئيس مجلس الادارة أو من أعضاء اللجنة الادارية فى توقيع العقود والارتباطات التى تقدم ذكرها .

مكافأة العضوية فى مجلس الادارة

منح البند التاسع والعشرين من النظام الاساسي ، حصة من صافى الايراد لمجلس الادارة ، لتوزع على أعضائه ، مكافأة لهم ، وهذه الحصة قدرها ٣٪ .

وفى ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ صدر قرار من الجمعية العمومية ، بتخفيض هذه النسبة إلى ٢٪ ، وصادقت الحكومة المصرية على هذا القرار فى ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ .

والسؤال المطروح على الشركة الآن ، هو البحث عن مصير الواحد فى المائة من صافى الايراد منذ ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ !

لجيوب من ، ذهب ويذهب هذا القدر ، وهو ما لايستهان به ؟ إن الرسوم مستحقة أصلا للحكومة ، فكل ما لم تتنازل عنه الدولة لمستحق يجب أن يؤول اليها ، ومن دفع خطأ ، فعليه أن يدفع مرتين ، ولذلك فان من الدعاوى التى نوصى الحكومة برفعها ضد الشركة ، موضوع الواحد فى المائة وسنبين ذلك فى الباب الثاني ، إن شاء الله .

وكالة الشركة بمصر

نصت المادة ٤٢ من نظام الشركة الاساسي ، على ندب أحد أعضاء مجلس الادارة ، للعمل بالاسكندرية (القاهرة الآن) ، كوكيل أعلى ، مهمته الاشراف على أعمال الشركة ، وقد خوله النص المشار إليه ، جميع السلطات التى تكفل له مباشرة جميع أعمال استغلال القناة .

والوكيل الأعلى يمثل الشركة لدي الحكومة المصرية ، وفي علاقات الشركة بالغير .

وهذه الوكالة ، لا تغني عن وجود المركز الرئيسي للشركة بالقاهرة ، فان المادة ٤٢ من النظام الاساسي ، الذى وافقت عليه الحكومة بفرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، قد وردت ضمن التفاصيل الخاصة بمجلس الادارة ولكن مركز الشركة الرئيسى بمصر قد نص عليه ، فى الباب الاول ، الذى تناول أسس تكوين الشركة ، ووضعت للمركز الرئيسي بمصر مادة قائمة بذاتها ، وهى المادة الثالثة من النظام الاساسي الصادر به فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ المشار اليه ، ولم يطرأ فى السنوات التالية أى تعديل يغير من حكم هذه المادة .

ولو كانت هذه الشركة تجنح إلى الاستقامة ، وعدم الالتواء ، لما كان ثمة مقتض لخلق وظيفة وكيل أعلى لها بمصر ، ما دام النظام الاساسى قد نص على وجود مركز الشركة الرئيسى بمصر . ولكن يبدو أن النية ، كانت مبيتة للمغالطة ، فأرادوا إيجاد نظام يؤدى للخلط ، وللتعمية ، بقصد الافلات من انشاء مركز الشركة الرئيسي بمصر ، فهم من ناحية ابتدعوا المكتب الاداري بباريس ، بدعوى أنه سيقتصر عمله على تلقي الاعلانات القضائية ، ومن ناحية أخرى أوجدوا وظيفة الوكيل الأعلى كغطاء يجعل الدولة تسكت عن المطالبة بايجاد المركز فى عاصمة مصر .

وقد حاولنا أن نبحث عن تعلة لذلك الشذوذ ، وتفسير لفكرة إنشاء وظيفة وكيل أعلى للشركة بمصر ، ورجعنا لمطبوعات الشركة ، فاذا بها تلقى القناع عن وجهها ، وتقول بصريح اللفظ إنها دولة فى داخل الدولة ، ولهذه الدولة اختصاصات دبلوماسية ، فوكيل الشركة الأعلى هو سفيرها فى بلاط ملك مصر ، وهذا الكلام وارد بنصه فى كتاب باللغة الفرنسية ، طبعته الشركة فى باريس سنة ١٩٤٧ ، تحت إشراف « كرستيان فنك برنتانو » واسم الكتاب « شركة قناة السويس العالمية » ، وفى الصحيفة ٩٣ من ذلك الكتاب نجد العبارات الأتية :

« إن المهمة الرئيسية لوكيل الشركة الأعلى ، هى تمثيل الشركة فى جميع علاقاتها مع الحكومة المصرية والغير . وقد يكون من المفيد أن نقرر أن هذا الدور قد أصبح دقيقاً للغاية ، والمشكلات التى تكتنفه لاتقف عند حد . والوكيل الأعلى هو الدبلوماسى ، المبعوث من لدن الشركة لدى بلاط ملك مصر ، ويقيم فى القاهرة » .

والشركة بهذا الكلام ، تكشف عن نواياها السيئة ، ومخالفاتها الصارخة لأحكام القانون العام ، والقانون التجارى ، فالشركة ليست دولة ، حتى يكون لها ممثل دبلوماسي ، ولا توجد شركة فى الدنيا تستطيع أن تضفى على نفسها صفة الدولة ، ولا سبيل لقمع هذه الفوضى إلا بسحب عقد الالتزام وتصفية شركة قناة السويس ، من غير تردد ، ولا إبطاء .

وتسترسل الشركة فى مؤلفها المشار اليه في شرح تلك الوكالة بالصحيفة ٩٣ فتقول :

« وأعمال الشركة بمصر ، تتجمع حول قسم الترانسيت ، وقسم الأشغال والصيانة . وعاصمة الشركة فى الاسماعيلية ، وهي مدينة تقع فى منتصف الطريق بين البحرين ، وللشركة مكاتب فى بور سعيد وبور توفيق ، وهما واقعتان فى طرفى القناة ... الخ »

« وفيما عدا اختصاص الوكيل الأعلى ، كمبعوث دبلوماسي ، من لدن الشركة ، فانه يتمتع بحق الاشراف المباشر على الشؤون الصحية بالشركة ، والادارة المختلطة المصرية الفرنسية ،وتسمى بالأملاك المشتركة ، ويدير الأراضي التى تعد ملكا للحكومة المصرية ، وللشركة حق الانتفاع بها » .

وتسف الشركة فى مؤلفها المشار اليه ، وفى تلك الفقرة التى تبدت فيها فى شكل دولة فتقول : إنه يقابل وظيفة ، هذا المبعوث الدبلوماسي ، لدى الحكومة المصرية ، أن الحكومة تندب قومسيرا لها ، لدى الشركة . وتعنى الشركة بهذا الكلام أنها دولة ، تتبادل التمثيل الدبلوماسي مع الحكومة المصرية ، جرياً على قاعدة المساواة فى السيادة ، فى عقل من ، وفى شرع من ، يجوز هذا ؟ !

باسم القانون الذى امتهن ، وأحكامه العامة التى أهدرت ، وباسم الوطن الذى أهين ، بذلك التحدى، أطالب الحكومة المصرية بأن تضرب على أيدى أولئك العابثين ، وتجهز على الشركة بجرة قلم ، فهى شركة مصرية مساهمة لا أكثر من ذلك ولا أقل، وخروجها على القانون، يستوجب حلها وتصفيتها.

وكالة بلندن وأخرى فى نيويورك

ومادام الأمر، سفارة وبعثات دبلوماسية ، فقد شفعت الشركة ، فى مؤلفها الذى تقدمت الاشارة إليه ، الكلام، عن سفارتها بمصر ، بكلام أخطر منه ، لا أقول عن سفارتها بلندن ، بل عن الخيانة التي ارتكبتها فى أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ — ١٩٤٥) إذ نقلت جهازها بكامله إلى لندن ، وتآمرت ضد وطنها مصر ، متجاهلة وجود الحكومة المصرية .

تقول الشركة فى مطبوعها الملىء بالاعترافات ، إن مكتبها بلندن ، وهو ذلك المكتب الذى أنشيء بمقتضى اتفاق أبرم مع وزير خارجية إنجلترا ، فى سنة ١٨٨٤ ، هذا المكتب كان مجرد مكتب استعلامات يعين شركات الملاحة البريطانية على استيفاء الاجراءات التى تطلب منها ، ويحصل رسوم المرور ، ثم نما نشاط هذا المكتب تدريجيا ، حتى بلغ حد الذروة فى أثناء الحرب العالمية الثانية .

وقد أسلفنا الكلام عن هذا المكتب ، وأنه هو الذى يدير الملاحة فى قناة السويس ، ويدير شركة قناة السويس ، وأما دوره فى الحرب العالمية الثانية فقد أرجأنا بيانه لفصل آخر قائم بذاته ، عنوانه « إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة » .

وفى سنة ١٩٥١ ، وبعد أن تغير مركز مصر من بريطانيا ، وارتخت قبضة الانجليز ، وآن رحيلهم عن منطقة القناة ، مختارين أو مطرودين مدحورين أرادت الشركة أن تتآمر مع دولة أخرى ، لا تملك سهما واحداً فى الشركة وليست لها مصالح ملاحية كبيرة في القناة ، فأنشأت الشركة لنفسها مكتباً

فى نيويورك ، ليكون بمثابة سفارة هناك ، ولتدس فى المجال الدولى لمصر ، ماوجدت إلى الدس سبيلا ، ولتحتمي بجاه الولايات المتحدة الأمريكية .

ومن حق الدولة المصرية ، صاحبة السيادة على الشركة ، أن تأمر بايصاد مكاتب لندن ونيويورك وباريس ، لأنه من الشذوذ ، أن تترك الدولة شركة مصرية ، تدير مكاتب فى الخارج لأغراض سياسية ضارة بمستقبل مصر السياسى ، وبأمنها الخارجى ، وهذه المكاتب تخلق متاعب سياسية لمصر في علاقاتها بالدول الاجنبية .

وما دام القانون يجيز للدولة أن تحل الشركة وتصفيها ، فهو من باب أولى يجيز لها أن تغلق تلك الفروع بأوامر إدارية تصدر للشركة ، وتكون ملزمة بتنفيذها ، وإلا كانت التصفية الشاملة أمرا مقضيا .

الجمعية العمومية للمساهمين

تناول النظام الاساسي للشركة موضوع الجمعية العمومية للمساهمين ، فى الباب الخامس ، وفى المواد من ٤٣ إلى ٥٣ .

وقد نصت المادة ٤٣ علي تشكيل الجمعية العمومية من حاملى الاسهم علي اختلاف أجناسهم ، وبمقتضي المادة ٤٤ يحضر جلسات هذه الجمعية ، كل عضو يملك خمسة وعشرين سهما ، ويكون انعقاد الجمعية صحيحا إذا حضر الاجتماع أربعون عضوا ، بشرط أن يمثلوا جزءا من عشرين من رأسمال الشركة ، واشتراط هذه النسبة الضئيلة أريد به إضعاف سلطة الجمعية العمومية ، بحيث تعتبر اجتماعاتها صورية .

وتجتمع هذه الجمعية عادة فى أحد الايام الواقعة فى المدة من أول مايو إلى أول أغسطس من كل سنة .

وللمساهمين الذين لايحضرون جلسات الجمعية العمومية ، أن ينيبوا عنهم غيرهم فى التصويت ، بشرط أن يكون هذا الغير مساهما يتمتع بعضوية الجمعية العمومية . ولا يستطيع المساهم أن يحضر فى اجتماعات الجمعية العمومية ،

إلا إذا كانت أسهمه مودعة ، على سبيل الدوام ، بمقر الشركة ، وللذين لم يودعـوا أسهمهم أن يقوموا بهذا الايداع لدي الشركة بفرنسا أو بأحد فروعها خارج فرنسا ، قبل انعقـاد الجمعية العمومية بخمسة أيام على الأقل ، ويحصلون على شهـادة بذلك ، وينالون بمقتضى هذه الشهادة ، بطاقة تجيز لهم حضور جلسة الجمعيـة والتصويت فيهـا ، والذين يستوفون هذا الاجراء ، ويرغبون في إنابة غيرهم ، يتحتم عليهم أن يوكلوا من ينوبون عنهم ، طبقـاً لشكل خاص فرضته الشركة لهذا التوكيل ، ويجب إيداع التوكيلات ، قبل الموعد المحدد للاجتماع بخمسة أيام ، على الأقل .

ومن التقاليد التى ابتدعتها الشركة ، منح المساهم الذي يحضر في الجمعيـة مدالية فضية ، صارت فيما بعد مدالية برونزية .

وإذا لم يحضر الاجتماع العـدد المطلوب ، أي أربعون مساهماً ، يمثلون واحداً من عشرين من رأسمال الشركة ، فان الاجتماع التالي يكون صحيحاً مهما بلغ عدد الحاضرين ، وأيا كانت نسبة أسهمهم لرأس المال ، ولكن يجب أن تنقضي مدة شهرين على الأقل بين الاجتماع الذي لم يصح والاجتماع الذي يليـه .

وكل خمسة وعشرين سهما تعـد صوتاً واحداً في الجمعيـة ، وتؤخذ الأصوات بأغلبية الأسهم الممثلة في الجمعية ، فاذا كان عدد الحاضرين والممثلين أربعين مساهماً ، وكل منهم يملك خمسة وعشرين سهما فان مجموع الأسهم الممثلة فى جمعية صحيحة هو ألف سهم ، ويكفى لصدور القرارات موافقة حاملي خمسمائة وواحد من الأسهم ، ولما كان رأس المال ثمانمائة ألف سهم فان نسبة خمسمائة وواحد إلي ثمانمائة ألف نسبة تافهـة . وهذا يدل على أن اجتماعات الجمعيـة العموميـة ، مسألة صورية ، وأن مجلس الادارة ، وهو بدوره أداة في يد حكومة انجلترا ، هو الذي يتحكم في كل شيء . وهـذا ضرب من الفوضي لم نجد له شبيهاً في نظام أية شركة في العالم .

ولكن هناك قيد فرض لمنع تحكم مساهم واحد ، إذ اشترط ألا يكون للمساهم أكثر من عشرة أصوات في الجمعية مهما بلغ عدد الأسهم التى يحملهـا

سواء حضر بالأصالة أم بالانابة ، ومعنى ذلك أن المساهم الذي يملك مائتين وخمسين سهما يوجه الجمعيـــة حينما يحضر اجتماعاتها بنسبة الربع الذي تدره هذه الأسهم ، فالحكومة البريطانيـة التي تملك ٤٤ في المائة من أسهم الشركـة ، هي التي تدير دفة الجمعيـة العمومية بهذه النسبة الكبيرة ، ومن السهل عليها ، أن تحصل على باقي الأصوات المطلوبة بوساطة بريطانيين يملكون عدداً قليلا من الأسهم ، قد لا يزيد على مائتين وخمسين سهما .

وحينما كانت مصر تملك ٤٤ في المائة من الأسهم ، وهي القـدر الذي بيع لحكومة انجلترا ، كانت الحكومة المصرية ممنوعة من حضور اجتماع الجمعية العمومية أو التصويت فيها بدعوى تنازلها عن ربع الأسهم لمدة عشرين سنة ! !

ويشترطون نسبة أخرى لحالات خاصـــة ، هي عشرة في المائة من رأس المال ، وذلك إذا اجتمعت الجمعية العمومية ، لتبحث مسائل التزامات جديدة تتعاقد عليها ، أو الاندماج في شركات أخرى ، أو تعديل نظام الشركـة الأساسي ، أو حل الشركة ، أو زيادة رأس المال ، أو عقد قروض ، فيجب أن يكون الحاضرون ممثلين لعشر رأس المال ، وتشترط نسبة الثلثين لأخذ الأصوات ، أي ثلثي أصوات الحاضرين والممثلين .

وقد نصت المادة ٧١ من النظام الأساسي على ضرورة مصادقة الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية ، على ما يراد إدخاله على النظام الأساسي للشركة من تعديل أو إضافات .

وكان يجب في نص المادة ٧١ المذكورة أن يكتفي بهذه الفقرة ، ولكن هناك تزيد يعد في القانون لغواً ، ولا قيمة له ، إذ خولت الفقرة التـــالية مجلس إدارة الشركة ، السلطة ، بموافقة ثلثي أعضائه ، في إقرار التغييرات التي تدخلها الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية .

وهذا عبث في الصياغة يدعو إلي الدهشة ، فالجمعية العمومية رقيبـة على مجلس الادارة ، والحكومة المصرية لها الرقابة العليـــا على المجلس والجمعية العمومية معـا ، ولها بمقتضى نص المادة ٧١ حق الفيتو على قرارات الجمعية العمومية ، في مسائل معينة ، ولها بمقتضى المباديء العامة في القانون ، حق

الفيتو على جميع قرارات الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، فكيف يمكن أن يقال إن المجلس يعتمد جلسة خاصة ، ويوافق بأغلبية ثلثي أعضائه على التعديلات التي تدخلها الحكومة المصرية على قرارات الجمعية العمومية ، في تلك المسائل التى ذكرتها المادة ٧١ ؟! .

أولي بالشركة أن تسقط من حسابها الفقرة الثالثة ، من المادة ٧١ لأنها متضاربة مع أحكام القانون ، وتعد من قبيل اللغو المرذول .

واجتماعات الجمعية العمومية دورية ، مرة فى كل سنة ، في أول مايو من كل سنة ، حسب نص المادة ٤٧ من نظام الشركة الأساسى ، وفيما بين مايو وآخر أغسطس ، حسب الحالة الواقعية ، وتجتمع اجتماعا غير عادى ، كلما دعاها مجلس الادارة للاجتماع . ويجري النشر عن الاجتماعات العادية وغير العادية ، قبل الاجتماع بشهرين ، ويرأس اجتماعات الجمعية العمومية ، رئيس الشركة، أو أحد نواب الرئيس ، أو أحد أعضاء مجلس الادارة ، ويعين بقرار من المجلس (مادة ٤٩) ، وفى حالة تساوى الأصوات ، فان صوت الرئيس يكون مرجحاً (مادة ٥٠) . وتكون الاجتماعات سرية إذا طلب ذلك عشرة من الأعضاء (مادة ٥٢) . وتدون مداولات الجمعية العمومية في محاضر يوقعها الرئيس والمقررون والسكرتير ، ويقوم مجلس الادارة باعداد جدول الأعمال ، ولا يصح للجمعية العمومية أن تناقش مسائل خارجة عما هو وارد في جدول الأعمال (مادة ٥٥) .

واختصاصات الجمعية العمومية واردة فى المادة ٥٦ من النظام الأساسى ، فهى تناقش تقارير مجلس الادارة عن حالة الشركة ومصالحها ، وتتداول في اقتراحات المجلس التى يقدمها للجمعية العمومية ، في نطاق نظام الشركة الأساسى ، وتختار أعضاء مجلس الادارة ، وتعهد إلي المجلس بالسلطات اللازمة ، لتنفيذ قراراتها .

وتعد موافقة الجمعية العمومية ، حتمية ، بالنسبة للمسائل الآتية :

١ — الالتزامات الجديدة .

٢ — الامتزاج بمؤسسات أخري .

٣ — تعديل النظام الأساسي للشركة .

٤ — حل الشركة .

٥ — زيادة رأس المال .

٦ — القروض .

٧ — الموافقة على الحساب الخاص بالأشغال بعد الفراغ منها .

٨ — الموافقة على الحساب السنوي .

٩ — تعيين المبلغ الذى يؤخذ للاحتياطى .

١٠ — تحديد حصة الأرباح التى توزع سنوياً على المساهمين .

وجرى العمل في نظام الشركات ، أن النظام الأساسي للشركة ، يعين مكان انعقاد الجمعية العمومية ، فاذا لم يوجد نص بذلك ، فان الانعقاد يكون فى مركز الشركة الرئيسى ، ولما كان هذا المركز بالنسبة لشركة قناة السويس ، هو عاصمة مصر ، الاسكندرية فى أيام محمد سعيد ، والقاهرة الآن ، فاني أرى أن الاجتماعات التى تعقد في الخارج غير صحيحة ، وأن البلد الوحيد الذي يصح أن تنعقد فيه الجمعية العمومية لشركة قناة السويس ، هو مدينة القاهرة ، ويتحتم على الشركة أن تستوفي جميع الاجراءات الواردة فى القانون التجارى المصري ، وفي قانون الشركات المساهمة ، وفى قانون السجل التجارى ، وخصوصاً فيما يتعلق بالنشر في الصحف المصرية ، وفى مركز الشركة الرئيسى الذى يجب أن يفتتح فى القاهرة ، وكذلك ينبغي التحقق من أن الشركة تودع فى مكتب السجل التجارى جميع الأوراق التى يتحتم إيداعها .

* * *

ومن كل ما تقدم ، يتضح أن هناك شذوذاً بالغاً حد الخطورة ، فى تكوين الشركة الادارى ، فى أكثر من موضع ، وهذا الشذوذ ، قد أريد

به الافلات من رقابة الدولة المصرية ، ومن العسير التغلب على مواضع الشذوذ إلا باجراء حاسم ، هو حل الشركة وتصفيتها ، لأنها وقد أقامت بناءها بوصف كونها دولة فى داخل الدولة ، قد هدمت أكبر الدعائم القانونية في أنظمة الشركات ، وهى لا تستطيع أن تنكر هذه الحقيقة ، بعد الاعترافات التى سبقت الاشارة إليها ، وقد أكدتها باعتراف آخر ورد فى مطبوع الشركة الفرنسى الذي تقدمت الاشارة إليه ، إذ تقول بالصحيفة ٩٦ منه مانصه :

« إن تنظيم شركة قناة السويس ، ليبدو فى مجموعه متلائماً مع العمل المسند إليها ، وموافقاً لهذه الصفة التى لا وجود لها بالنسبة لأية مؤسسة ، فهى تعامل الدول المختلفة ، معاملة الند للند » .

« ويبدو أيضاً أنه قد تيسر حفظ التوازن بين العناصر المختلفة التى تتألف منها الشركة ، وبين القوى التى يعتمد عليها كيانها » .

« وشركة قناة السويس ترتكز على أربع دعائم : الحكومة المصرية ، والحكومة البريطانية ، وأصحاب السفن البريطانية والمساهمين الفرنسيين ، وأن أولئك الذين تعاقبوا فى رئاسة الشركة ، قد نجحوا إلى حد ما فى الاحتفاظ بطابعها كمنشأة فرنسية » .

ومن هذا الاعتراف الخطير ، الذى سجله « كريستيان فانك برنتانو » نستخلص الحقائق الآتية ، وكلها تنادى بضرورة تصفية الشركة فوراً :

أولا — اعترفت الشركة بأنها ترتكز على سلطان حكومة انجلترا وجاه أصحاب السفن البريطانيين .

ثانياً — ذكر الحكومة المصرية ، أريد به تغطية هذه الفضيحة وذر الرماد فى العيون ، وهي تسوي فى المركز بين الحكومة المصرية وبين المساهمين الفرنسيين ، أو أصحاب السفن البريطانيين ، وهذه المساواة فى الورق لا أكثر والواقع يشهد بأن الحكومة المصرية لا تتمتع بهذا المركز .

ثالثاً — اعترفت الشركة بأنها صبغت نفسها بصبغة فرنسية ، كما لو كانت القناة شرياناً فرنسياً وكانت الاسماعيلية وبور سعيد والسويس مدناً فرنسية ، فى حين أن الشركة فى عقد التأسيس وفى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، شركة مصرية مساهمة ! !

أما تمثيل الحكومة المصرية لدي الشركة بواسطة قوميسير ، ومدي رقابتها عليها بهذه الكيفية ، فمأساة أخري ، سيرد الكلام عنها فى فصل آخر .

الفصل الرابع

الدولاب الفنى

نقصر البحث فى هذا الباب ، على بيان حالة القنـاة فى الوقت الحاضر ، والجهاز الذى تستخدمه الشركة فى إدارة حركة الملاحـة بالقناة ، ولن نتناول بطبيعة الحال ، المسائل الهندسية إلا بالقدر الذى نراه ضرورياً ، لاستجلاء المشكلات القانونية .

إن وظيفة شركة قناة السويس ، هي القيام بالعمل الذى تباشره نيابة عن الدولة المصرية ولحسابها ، بادارة حركة مرور السفن في قناة السويس ، بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر من الشمال إلى الجنوب ، ومن الجنوب إلى الشمال ، واستغلال القناة كمرفق يدر إيراداً ، فى الأغراض التى شقت من أجلها ، وقد أضافت الشركة إلى هذه الوظيفة الأصلية اختصاصات أخرى ، لا تتصل بطبيعة الحركة الملاحية فى قناة السويس ، وسيأتي بيان ذلك .

وجهاز الموظفين الذين يقومون فى مصر ، بنشاط الشركة ، يتألف من ثلاثة أقسام :

أولا : قسم الملاحة .

ثانيا : قسم الأشغال .

ثالثاً : القسم الادارى .

وقبل أن نشرح حالة كل قسم من تلك الأقسام ، ونبين الطريقة التى اتبعتها الشركة في اختيار العناصر الفنية التي تدير القناة ، يهمنا أن نبين حالة القناة بوجه عام .

حالة القناة

لم تكن القناة ، حينما فتحت للملاحة العالمية ، باتساعها وشكلها الحالى ، وإنما سار العمل فيها فى عدة مراحل على النحو الآتى :

المرحلة الأولى :

وهذه المرحلة بدأت في حياة محمد سعيد فى سنة ١٨٥٩ ، وانتهت بموته فى أوائل سنة ١٨٦٣ .

فى هذه المرحلة ، بدأت أعمال الحفر ، من غير تصريح بها ، وفي نطاق محدود ، وكانت الشركة قد حصلت من محمد سعيد على امتياز حفر ترعة الملاحة الكبرى ، وترعة المياه العذبة التي تغذى منطقة قناة السويس بماء النيل ، ولكنها تنازلت عن امتياز الترعة الحلوة وتركت أمرها للحكومة ، فى اتفاق أبرمته مع إسماعيل فى مارس سنة ١٨٦٣ .

ولما كانت أعمال الحفر قد بدأت فى الترعة الحلوة لتيسير الحياة ، فى مناطق حفر الترعة الكبرى ، فان مياه النيل قد وصلت إلى بحيرة التمساح فى ٢ فبراير سنة ١٨٦٢ ، ووضع الحجر الأساسى لمدينة الاسماعلية فى ١٥ مايو من تلك السنة ، أما مياه الترعة الملحة ، فقد سارت فى أخدود بلغ اتساعه خمسة عشر متراً ، وبعمق متر ونصف متر ، وذلك من البحر الأبيض المتوسط ، متجهة جنوباً ، فوصلت إلى بحيرة التمساح ، فى ١٥ نوفبر سنة ١٨٦٢ .

وفى ٢٩ ديسمبر سنة ١٨٦٣ ، وصلت مياه النيل ، إلى مدينة السويس .

المرحلة الثانية :

وهذه المرحلة بدأت فى سنة ١٨٦٤ ، وبعد أن غيرت انجلترا موقفها ، وألقى إسماعيل سلاحه ، وسلم بالأمر الواقع ، واستمرت إلى يوم ١٦

نوفمبر سنة ١٨٦٩ ، وقد افتتحت القناة رسمياً في اليوم التالى .

وكان العمل في هذه المرحلة ، كسابقتها يعتمد من أساسه على السخرة حتى طوت الأتربة التي استخرجت من جوف التربة الصحراوية عشرات الألوف من المصريين الذين دفنوا على امتداد القناة على الجانبين ، ولما استعانت الشركة بمقاولين وبشركات مقاولات أوروبية ، اعتمد هؤلاء على الأيدى العاملة المصرية ، ولم يعتمدوا على الآلات والكراكات كما تدعى الشركة ، فان الآلات لا تستطيع أن تفعل شيئاً ، بالنسبة للجهدالضخم الذى بذله أولئك الشهداء الذين سخروا بالسياط .

وقد أمكن استخدام القناة جزئياً ، فى المسافة من بور سعيد إلى الاسماعيلية في ١٥ أغسطس سنة ١٨٦٤ ، فى ذلك اليوم سارت فى القناة سفينة واحدة ، بلغت حمولتها ثلاثمائة طن .

وفى ١٤ مارس سنة ١٨٦٩ دخلت مياه البحر الأبيض المتوسط فى البحيرات المرة ، وفى ١٥ أغسطس من تلك السنة وصلت مياه البحر الأحمر إلى البحيرات المرة .

وقد وقعت حوادث غرق متكررة قبيل افتتاح القناة بأيام ، بل وقبيل الافتتاح بساعات ، حتى أن فرقاطة مصرية قد جنحت ، وخرج اسماعيل من مخدعه فى الساعة الثالثة صباحا ، ليأمر رجال بحريته بنسف هذه الفرقاطة ، حتى لاتشوه حفلات الافتتاح ، ولكن رجال البحرية المصرية استطاعوا أن ينقذوها بمعجزة ، بعد أن فشل دي لسبس وجماعته .

وقد بلغت مكعبات الحفر ٧٤٫١٤٢٫٠٠٠ متراً مكعباً ، أما الأحجار التى قطعت ونحتت ، وبنيت لوقاية الضفتين ، فقد بلغ مكعبها ٤٠٠٫٠٠٠ متر مكعب ، وانصب فى البحيرات المرة ما مقداره ١٫٥٠٠ مليون متر مكعب من المياه .

وكان عمق القناة ثمانية أمتار ، وكان عرضها اثنين وعشرين متراً ، فى القاع ، وأربعة وخمسين متراً فوق مستوي الماء .

المرحلة الثالثة :

وفي هذه المرحلة نفذ برنامج وضعته الشركة فى سنة ١٨٧٦ ، وذلك البرنامج لم يتفق بشأنه مع الدولة صاحبة الأمر وهى مصر ، وإنما نفذ طبقاً لاتفاق أبرمه « دي لسبس » مع حكومة انجلترا في تلك السنة ، دون الحصول على موافقة مصر ، وكان هذا الاتفاق بداية الخيانات التى ارتكبتها شركة قناة السويس إذ تعاقدت على أمور هندسية وغيرها مع دولة أجنبية ، ما كان لها أن تتدخل فى أمر القناة ، من قريب أو بعيد ، وهذه الدولة هي انجلترا التى احتلت مصر من أجل القناة ، بعد هذا التاريخ بسنوات معدودات. وفى الحقيقة فقد نجحت إنجلترا ، في شراء أسهم مصر فى شركة قناة السويس وهى الأسهم التى بلغت نسبتها أربعة وأربعين فى المائة من أسهم الشركة ، والتى استولت عليها انجلترا بثمن بخس ، بطريق الخيانة والغدر . ولكن صفة المساهم ما كانت لتسوغ لها أن تتعاقد رأساً مع إدارة الشركة على إجراء تحسينات هندسية فى القناة ، بل كانت تستطيع أن تتصل بمصر فى هذا الشأن بالوسائل الدبلوماسية ، فاما أن تقبل الحكومة المصرية إجرا التحسينات المقترحة ، وإما أن ترفضها .

كانت هذه المخالفة كافية لالغاء عقد الالتزام وطرد الشركة ، لاقحامها دولة أجنبية في أخص شئون مصر ، ولكن ساعد علي تلك الفوضى ، أن الحكومة المصرية كانت قد فقدت كيانها بعد الانهيار المالى ، ووضعها تحت وصاية أجنبية ، كان يمثلها « فرديناند دي لسبس » الذى عين رئيساً للجنة التحقيق الأوروبية بعد ذلك التاريخ بعامين .

إن الاتفاق الذى نعنيه ، والذى سيأتى الكلام عنه ، فى باب آخر من هذا الكتاب ، قد أبرم فى القاهرة فى ٢١ فبراير سنة ١٨٧٦ ، إذ وقعه الكولونيل « جون استوك » الذى عين نائباً لرئيس « شركة قناة السويس » عن حكومة انجلترا ، بتفويض منها ، ووقعه « فرديناند دى لسبس » عن الشركة ، وفى المادة الثالثة من هذا الاتفاق تعهد « فرديناند دي لسبس » بأن تنفذ « شركة قناة السويس » عدا قيامها بأعمال الصيانة العادية برنامج

أعمال إضافية ، تبلغ تكاليفها ثلاثين مليونا من الفرنكات ، توزع على ثلاثين سنة أي بنسبة مليون من الفرنكات فى كل عام .

أما برنامج تلك التحسينات ، فقد تضمن توسيع القناة ، بحيث يصل القاع إلى ثمانية وعشرين متراً فيما بين بحيرة التمساح والسويس وتوسيع المحطات ، والتخفيف من حدة المنحنيات ، وتكسية الضفتين ، وتوسيع الحوض فى السويس ، وإنشاء أحواض جديدة ، وتوسيع المدخل ، وهكذا .

المرحلة الرابعة :

برنامج لندن فى سنة ١٨٨٣ ، وبرنامجها من سنة ١٨٩٨ إلي سنة ١٩٠٨ :

لما احتلت انجلترا مصر ، استطاعت أن تسيطر على قناة السويس سيطرة تامة ، وبسطت نفوذها على شركة قناة السويس ، على النحو الذى شرحناه فى الفصل السابق ، وأصبحت حكومة انجلترا هى التى تضع بنفسها برامج الاصلاح والتحسين تباعاً ، كما لو كانت القناة جزءاً لايتجزأ من بريطانيا !.

تشكلت اللجنة الاستشارية البريطانية التى سبق الكلام عنها ، وعنيت بمجرد تشكيلها بفحص حالة القناة فحصاً دقيقاً ، وبدأت فوراً بوضع التصميمات .

وقد عقدت هذه اللجنة اجتماعات عدة فى باريس ، ابتداء من ١٦ يونيو سنة ١٨٨٤ ، حيث ضمت إليها خبراء هندسيين عالميين ، لوضع برنامج هندسي للاصلاح والتحسين ، ومن هؤلاء خبراء ألمان ونمساويين وفرنسيين وأسبان وهولنديين وإيطاليين وروس ، واكتفت شركة قناة السويس ممثلة فى شخص « دى لسبس » بتقديم اقتراحات إلي اللجنة المشار إليها ، وكانت تتلخص تلك الاقتراحات فيما يأتي :

ا ـــ مضاعفة الطريق الملاحى بتوسيع القناة .

ب ـــ مضاعفة هذا الطريق ، بانشاء فروع جديدة .

جـ ـــ الالتجاء إلي الطريقتين المتقدمتين فى وقت واحد .

وندبت اللجنة ثمانية من أعضائها سافروا إلى مصر لدراسة تلك المقترحات على الطبيعة ، وبعد هذه الدراسة قررت اللجنة :

١ ــــ زيادة عمق القنــاة حتى يصل هذا العمق تسعة أمتار تحت مستوى أكثر البحرين انخفاضاً .

٢ ــــ توسيع القنــاة فيما بين البحيرات المرة والسويس بحيث يكون الاتساع خمسة وسبعين متراً ، فيما عدا المنحنيات ، فانهــا تكون ثمانين متراً ، وأما في المسافة من البحيرات المرة إلى بور سعيد ، فان الاتساع يكون خمسة وستين متراً ، وتتراوح المنحنيات بين خمسة وسبعين وثمانين متراً .

وكانت الملاحة فى القناة تجرى نهــاراً فقط ، وكانت محرمة فى الليل ، مخافة الغرق ، ولكن الشركة بدأت تجرى تجارب فى سنة ١٨٨٦ بقصد تسيير السفن ليلا ، وأقامت منارات للاضاءة للسفن ، وبعضها كان ثابتاً وبعضهــا كان عائماً .

وفى ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، تعاقدت الشركة مع الحــكومة المصرية ، وبتعبير أدق مع سلطات الاحتلال التى كانت تدير شئون مصر ، وتنازلت الحكومة للشركة عن أربعة آلاف هكتار من الأرض لاجراء التوسيع المطلوب .

وقد نفذ البرنامج فيما بين سنتى ١٨٨٧ و ١٨٩٨ فصار اتساع القناة سبعة وثلاثين متراً وعمقها تسعة أمتار ، وأمكن استخدامها فى تسيير السفن التى يبلغ القدر الذى يغوص فى الماء منها سبعة أمتار وثمانين سنتيمتراً .

وفى سنة ١٩٠٠ وصل العمق إلى عشرة أمتار ، وأمكن تسيير السفن التى تزيد فى أحجامها عن القدر الذى تقدم ذكره .

المرحلة الخامسة :

برنامج سنة ١٩٠٨ ــــ كان هذا البرنامج يتناول توسيع القناة بحيث تصل الى خمسة وأربعين مترا فى القاع ، وبلغ العمق أحد عشر متراً .

المرحلة السادسة :

برنامج سنة ١٩١٢ : تزايدت حركة السفن المارة بقناة السويس تدريجاً ، وكلما زادت هذه الحركة كلما اتجه التفكير إلى تحسين القناة ، وقد وضعوا للأعمال الجديدة برنامجاً فى سنة ١٩١٢ ، ولكن تأخر تنفيذ هذا البرنامج ، بسبب اضطراب الحالة الدولية ، وقيام الحرب العالمية الأولى .

وقد نفذ هذا البرنامج فى سنة ١٩٢١ بعد أن هذب ، حيث جعلت القناة صالحة لتسيير سفينة يكون عمق الجزء الذى يغوص منها فى الماء عشرة أمتار وستة وثلاثين سنتمترا (أربعة وثلاثون قدماً) وطولها ٢٦٥ متراً وعرضها ٢٩ متراً .

ويبلغ طول القناة الآن ، فيما بين فنار بور سعيد ومدينة بور توفيق ١٦١٫٠٥٠ كيلو متراً ، وفى القناة من المنحنيات ثلاثة عشر منحنياً أطولها منحني « الفردان » البالغ طوله ٢٣٠٥ مترا ، وأكثر المنحنيات تعرجاً المنحني الواقع فى « الجشير » وطوله ٢٩٥٥ متراً ، ومتوسط اتساع القناة ستون متراً ومتوسط العمق عشرة أمتار ، والمحطات الحالية ، لم تعد مجرد اتساعات ، كما كان الحال في الماضي ، بل هي محطات لاعطاء الاشارات ، وذلك فيما عدا الجراج الذى عمل أخيراً فى القنطرة ، وطوله ثلاثمائة متر بعرض مائة وعشرين متراً ، ويبلغ الاتساع مائة متر في مسافة طولها عشرة كيلو مترات فى اتجاه القناة شمالا ، وفى الاتجاه نحو البحيرات المرة ، وفى هذا الجزء ، وخصوصاً فى بحيرة التمساح لا تعترى الملاحة صعوبات تذكر .

على أن غور القناة قد تناقص ، فى الحرب العالمية الثانية ، بسبب تعذر استمرار أعمال التطهير والصيانة . وكانت الأميرالية البريطانية قد وضعت يدها على القناة ، وأقامت كبارى عائمة ، وتبق واحد من هذه الكبارى فى الكيلو ٦٤ عند الفردان ، واستعملت هذه الكبارى فى نقل القوات البريطانية من الشاطىء الأفريقي إلى الشاطىء الأسيوى ويوجد كوبرى قديم وآخر جديد ، لمرور السكة الحديد .

ومسألة اجتياز القناة من الأهمية بمكان ، بالنسبة لمصر ، لامكان الاتصال بسيناء ، وهى جزء كبير من جسم الوطن المصرى ، غنى بمعادنه وبامكانياته الصناعية والزراعية كما له أهمية استراتيجية قصوى .

المشروعات الجديدة

بعد إبرام اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، حفرت الشركة قناة فرعية ، كانت تسميها قناة فاروق ، واستفادت بهذه القناة فى مضاعفة الحركة الملاحية فى القناة ، وبالتالى زيادة إيراد الشركة .

ولكن القناة في مجموعها ، تعتبر عملا هندسيا من مخلفات القرن التاسع عشر ، وهى لا تفى بحاجيات الملاحة ، بعد تطور بناء السفن ؛ كما أن أعمال الصيانة المستمرة تكلف نفقات تضيع هباء ، وإذا أريد للملاحة أن تستمر في هذا الشريان ؛ فلابد من إعادة النظر فيه هندسيا ؛ على ضوء تجارب العلم الحديث ، وآخر ما وصل اليه الفن البحري ، ولكن مصر لن تفعل شيئا بهذا الخصوص ، قبل أن يجلو الانجليز عن منطقة القناة ، وتختفى شركة قناة السويس ، وتقوم الدولة المصرية بنفسها بادارة القناة وحراستها ، بعد اتخاذ جميع الضمانات التى تمنع السطو عليها من أية دولة كانت .

فى مداخل القناة

منذ أن شقت القناة ، أنشئت مدن فى مداخلها ؛ وتطور العمران فيها بتقدم الحركة الملاحية ؛ ولكنها مع شديد الأسف مطبوعة بطابع أجنبي استعمارى ؛ ونحن فى انتظار اليوم الذي يزول فيه هذا الطابع ، وتصبح هذه المدن مصرية بسكانها ونشاطها التجاري والصناعى والعمراني . وهى الميناء الأهم الذى يقف علي باب الشرق ، وتمر منه ثرواته الواسعة، ولن يمكن

الانتفاع به في إسعاد مصر ورفاهية بني الانسان، قبل إجلاء القوات البريطانية وتصفية شركة قناة السويس .

وبعد الحرب العالمية الاولى (١٩١٤ — ١٩١٨) أقيمت مدينة بورفؤاد التي تدارحتي الآن إدارة مشتركة بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس ، وفى الجنوب أنشئت بجوار السويس مدينة « بور توفيق » ، وبور ابراهيم وهي ليست بذات أهمية ، وتعد بمثابة مستعمرات لشركة قناة السويس .

الحركة الملاحية فى القناة

أفردنا الجزء الثالث من هذا المؤلف لموضوع الملاحة وحرية المرور فى القناة ، ونقصر البحث هنا على العقبات الفنية التي تعترض نشاط هذه الحركة

وإن أهم ما تعنى به أية إدارة تشرف على قناة السويس ، هو حفظ القناة نفسها في حالة صلاحية الملاحة ، فالضفتان معرضتان دائما للانهيار ، وهذه مسألة هندسية ، لم تدخل فى حساب أولئك الذين صمموا مشروع قناة السويس ، ذلك لأن الشركة التى نيط بها حفر القناة لم تتعاقد طبقاً لمواصفات تفصيلية تلتزم بها الشركة في فترة محددة ، فاذا عجزت صودر تأمينها ونفذ العمل على نفقاتها والتزمت بالتعويض ، وإنما أعطى الوالي رخصة اعتباطية لعابر سبيل ، لا تتوفر لديه أية كفاية ماليـة أو فنية ، وتركت مواصفات القناة للقضاء والقدر أولمشيئة الشركة الملتزمة ، وهذا سبب آخر من أسباب بطلان الالتزام .

وقد أهملت الشركة ضفتى القنـاة ، وترتب على ذلك تهايل الرمال ، وظهور صخور كانت تعوق الملاحة بين حين وآخر نتيجة للذبذبة والأمواج المترتبة على حركة السفن المارة بالقناة ، وترتب على ذلك أيضا تناقص عمق القناة تدريجيا ، وبدأ التفكير جديا في ضرورة وقاية الضفتين فى سنة ١٨٨٥ ومنذ هذا التاريخ استعملوا الاحجار المنحوتة في تكسية الضفتين .

وما تزال الملاحة في القناة من الدقة بمكان ، وخصوصا بالنسبة للسفن ذات الحجم الكبير ، ذلك لأن عمق القناة محدود واتساعها محدود أيضا ، ولا تستطيع السفن أن تجتاز القناة بسهولة إلا بمعاونة مرشدين للسفن من الصف الأول . وكلما هبت العواصف أو اشتد تيار المياه تفاقمت المشكلة .

ومن أجل ذلك يعد قسم الملاحة في الشركة أخطر وأهم الأقسام ، وقد وضعت الشركة لائحة الملاحة تنص المادة الثالثة منها على أن كل سفينة تزيد حمولتها على خمسمائة طن يجب أن تستعين بأحد مرشدي الشركة عند دخولها ميناء بورسعيد واختراقها للقناة وخروجها في ميناء السويس ، ومرشد السفينة هو الذي يوجه سيرها في القناة ، وهو الذي يعطي النصائح والتعليمات لربان كل باخرة ولمعاونيه ، والشركة تتحلل من المسئولية حيال السفن بالنص في اللائحة على أن تعليمات المرشدين لا تعفي ربان السفن أنفسهم من المسئولية .

وكلما دخلت سفينة ميناء بور سعيد استعانت بالمرشد في دخول البوغاز ، وعند خروجها من الميناء ودخولها في القناة نفسها يقودها مرشد الشركة إلى أن تصل إلى الاسماعيلية ، وهناك يتسلم السفينة مرشد آخر يسير بها إلى السويس ، وبالنسبة للسفن المارة من الجنوب إلى الشمال يستعمل هذا النظام نفسه ، بتغيير المرشدين في الاسماعيلية .

وتقول شركة قناة السويس ، في الصحيفة ١٢٤ ، من مؤلفها الفرنسي الذي وضعته تحت إشراف « كريستيان فانك برنتانو » ما نصه :

« إن مرشد قناة السويس ، ليس كواحد من هؤلاء الذين يستيقظون في ظلام الليل على صوت النفير ويتسلقون بأقدامهم العارية السلم المصنوع من الحبال للوصول إلى سطح السفينة ومباشرة عمله ولكنه سيد ممتاز يقبض مرتبا ضخما ويدفع له هذا المرتب على أساس سعر الذهب ، وهو يذهب إلى عمله في سيارة « باكار » يقودها سائق وضع تحت تصرفه (١) » .

وتقول الشركة أيضا ، في تبرير هذا التمييز الذي يتمتع به مرشدوها

(١) ستناسب الشركة بالنسبة لأجور عمالها وموظفيها على أساس سعر الذهب .

الأجانب ، إنهم يختارون عادة من بين الضباط البحريين ذوي التجارب وهي تعني بهذا وظائف قسم الملاحة الرئيسية التي تحبسها لضباط الأميرالية البريطانية والبحرية الفرنسية ، وتقول إن المرشد لا يصل إلي وظيفة مرشد من الدرجة الأولى إلا بعد خبرة سابقة ، وخدمة في الشركة لا تقل عن خمسة عشر عاماً .

وتسير السفن فى القناة بسرعة لا تزيد علي أربعة عشر كيلو مترا فى الساعة ، اللهم إلا فى البحيرات المرة حيث يمكن زيادة السرعة ، ولا تجري السفن فى اتجاهات مضادة إلا في البحيرات المذكورة وفى بحيرة التمساح ، وفى ظروف معينة ، وفيما عدا البحيرات ، يتحتم في حالة تقابل السفن وهى سائرة فى اتجاهين متضادين ، أن تقف واحدة منها حتى تمر الأخرى ، وتوجد محطات تقف فيها السفن ، فى مسافات لا تزيد على ٧٥ كيلو متراً بين كل محطة وأخرى ، والسفن التى يزيد طولها على ٢٥ متراً لا تتقابل إلا في البحيرات وفى أجزاء القناة التى يزيد اتساعها على مائة متر ، ولتيسير الحركة أنشئت محطة فى القنطرة .

ومن القواعد المرعية أن السفينة التى تقف حتى تمر الأخرى هي التى تسير ضد التيار ، ويجب أن تكون كل سفينة مجهزة بالأدوات التى تسمح لها بالوقوف وإلقاء مرساها على الفور .

وحينما شقت القناة لم يسمحوا للسفن بالسير فيها ليلا ، واستمر الحال كذلك إلي سنة ١٨٨٧ ، وحينئذ جربت الشركة حظها بتسيير رفاصاتها فى الليل ، وأول رفاص استعمل لهذا الغرض كان يسمي « قرطاجة » وقد زود بأنوار كاشفة شديدة ، ثم سمحوا بالملاحة الليلية تدريجيا بعد أن زودت القناة بكاشفات عائمة أو مثبتة ، تضاف الي الأنوار الكاشفة التى تثبت في مقدمة كل سفينة .

ومما هو جدير بالذكر أن شركة أمريكيــة عرضت فى تاريخ ما علي شركة قناة السويس أن تقوم الشركة الأمريكية على نفقاتها باضاءة القناة وبالاشارات الليليـة على غرار النظام المتبع فى قناة « بناما »

وذلك فى مقابل التصريح للشركة الامريكية باقامة لافتات للاعلان بامتداد القناة ، وقد رفض هذا الاقتراح .

وعند ما استخدمت الأنوار الكشافة ، بقصد تيسير الملاحة ليلا ، كان المرشدون يعانون مشقة كبيرة ، بسبب انعكاس الأشعة القوية على الرفاصات التى يقودونها ، ولكن ابتداء من سنة ١٨٩٣ أمكن التغلب على هذه الصعوبة بجعل الكشافات تلقى أشعتها على أحد شاطئى القناة دون الشاطىء الآخر ، وأجريت تحسينات أخرى فى السنوات التالية حتى صارت الملاحة ليلا مسألة فى غاية السهولة .

ويقوم قسم الملاحة بالشركة ، وهو الكائن بمدينة الاسماعيلية ، بادارة حركة المرور فى القناة ، ويبدأ نشاط هذا القسم بالنسبة لكل سفينة بمجرد وصولها إلى المياه المصرية فى بور سعيد أو السويس ، حيث يخطر ربانها سلطات الميناء برغبته فى اجتياز القناة ، وتقوم السفن الكبيرة بهذا الاخطار قبل وصولها بأيام ، إذ تحدد موعداً تقريبيا للوصول ، وذلك بقصد عمل الترتيب اللازم لاجتيازها القناة من غير كبير عناء ، وهذه السفن تزود عادة بجميع الأدوات البحرية اللازمة لمرورها فى القناة ، وهى تعرف مقدما طبيعة القناة وسعتها ، وما تستهدف له من عقبات .

ومما هو جدير بتوجيه النظر ، أن القناة أداة استعلام هائلة بالنسبة للحركة الملاحية العالمية ، وتنتفع حكومة انجلترا دون سواها بهذه الأداة بفضل سيطرتها على شركة قناة السويس ، ذلك أنه كلما أرادت سفينة اجتياز القناة ، يقوم قسم الملاحة بالشركة باعداد رسم بيانى للسفينة ، وهذا الرسم يبين رحلتها ، والمحطات التى تقف فيها ، وهو يلحق برسوم بيانية أخرى تعين جميع التفاصيل المطلوب الوقوف عليها بالنسبة للسفن وحمولتها ، واتجاهاتها وهذه الرسوم البيانية التى تتجمع فى آخر كل يوم ، كما تتجمع فى آخر كل أسبوع وكل شهر وكل سنة ، تعد ثروة هائلة فى يد أقلام المخابرات البريطانية ، وقد سبق أن ذكرنا أن ضباطا فى الأميرالية البريطانية يشغلون

المراكز الرئيسية بقسم الملاحة بالشركة .

وبين بور سعيد وبور توفيق توجد محطات عددها أحد عشر ، والعمل فى هذه المحطات يعد احتكاراً فى أيدى الأجانب من مستخدمي الشركة ، وتأبي الشركة أن تعين فيه مصريين ، وليس ذلك بسبب صعوبة فنية أو كفاية خاصة يجب أن تتوافر فى القائمين بالعمل فى المحطة ، فانها وظيفة لا تمت إلى الفن بصلة ، ويستطيع أن يباشرها أي فرد عادى ، ولكن الشركة تسير على سياسة تقليدية ، تستهدف منع المصريين من الوقوف على أسرار الملاحة فى القناة .

وقد قسمت الشركة القناة إلى ثلاثة أقسام ، وذلك من حيث حركة المرور ، قسم بور سعيد ، وقسم الاسماعيلية ، وقسم بور توفيق ، وفى كل من المدن الثلاث ، أنشأت محطات مرور (ترانزيت) ، وتقوم هذه المحطات باعطاء الاشارات اللازمة عن مرور السفن وقوافل السفن ، وهى تستخدم فى ذلك أجهزة اللاسلكى التي تعطى إشارات وتعليمات للسفن نفسها ، ولبيان الأهمية العددية للاشارات اللاسلكية نقول : إن مكتب الاسماعيلية ، يتلقى فى اليوم أكثر من ثلاثة آلاف إشارة ، وهناك إشارات تليفونية ، وإشارات تعطى بواسطة السمفورات ، وتوجد لوحات يستطيع أن يقرأها المرشد فيقف على هذه الاشارات التي تتغير بين ساعة وأخري ، وتكتب الأوامر المختلفة في هذه اللوحات ، وبعضها يعين السرعة الواجب على السفينة مراعاتها . وتدعى الشركة أنه ليس من السهل ، إدارة الحركة بطريقة أوتوماتيكية بوساطة السمفورات ، كما هو الحال فى السكة الحديد ، ولكننا نعلم أن أحد الفرنسيين ، واسمه « بوابيه » قد توصل أخيراً لاختراع أجهزة تغنى عن عملية الارشاد المعقدة ، وحاربت الشركة هذا الاختراع الذي سجله صاحبه في باريس .

ويتمتع قسم الملاحة بسلطة واسعة في تدبير حركة المرور ، مراعياً ظروف كل سفينة على حدة ، ويعالج كل حالة طبقاً لملابسات الحال ، ومقياس

العمل فى هذا القسم هو مرور السفينة فى أقل وقت ممكن ، مع الحصول على أكبر قدر من الأمان ، وسلامة الطريق ، ولذلك فان أسرع البواخر هى التي تحمل البريد وكذا البواخر التى تتعرض لمخاطر بسبب حمولتها ، كتلك التى تحمل مواداً ملتهبة أو مفرقعة ، ويتخذ قسم الملاحة بالنسبة لهذه البواخر أقصى ما يستطيع من الاحتياطات ، كأن يراعى عدم اقترابها من بواخر أخرى وأن تكون متباعدة عن غيرها التي تمر بالقناة ، وحينما تقف فى بحيرة التمساح ، وهذا يحدث عادة فى الليل ، تكون فى شبه عزلة ، وكل ذلك لا يمنع من وقوع الحوادث التي قلت فى السنوات الأخيرة بنسبة ظاهرة ، فيبلغ متوسط الحوادث فى العام مائة وخمسة وعشرين .

وتملك الشركة أسطولا يتألف من رفاصات وجرارات ذات أشكال وأنواع وأوزان مختلفة ، وهذا الأسطول معد للسفن التي تجنح ، ومرافقة السفن الكبيرة والتي لا تستطيع أن تجتاز القناة معتمدة على نفسها ، ومن بين وحدات هذا الأسطول الذى تملكه الشركة ثلاث قطع ، تبلغ قوة الواحدة منها ثلاثة آلاف حصان وأسماؤها « تينان » و « هرقل » و « أطلس » وأخيرا اشتريت قطعة تسمى « إدجار بونيه » وأمثال هذه الوحدات ترابط فى بور سعيد والاسماعيلية والسويس ، في انتظار الاشارات التي تصلها لتقوم بأعمال الاسعاف ، وتتحمل الشركة عادة نفقات الاسعاف ، ولكن الذى جرى عليه العمل ، هو أن أكثر البواخر تتخذ الحيطة مقدما فتستأجر من الشركة أحد الرفاصات لمرافقتها ، وتدفع الأجر الذي تفرضه الشركة ، والغرض من ذلك مفاداة الحادث والتغلب عليه حال وقوعه ، وتلك الأجور مقررة فى جداول بحساب الساعات سواء اشتغل الرفاص أم ظل متوقفا مع السفينة فى محطة من المحطات .

وكذلك تملك الشركة جهازا عائما منبثا في القناة لمقاومة الحرائق التى قد تصيب السفن أثناء مرورها في القناة والتغلب عليها فوراً ، وعند الاقتضاء يستطيع قسم الملاحة أن يطوق السفينة التى تشب فيها النيران بوسائل المقاومة والاطفاء بسرعة ملفتة للنظر .

ومع كل هذا الاحتياط ، ومع كل هذه التحسينات التى أدخلت على القناة ، لا يمكن استخدام القناة لمرور أية سفينـــة ، فهناك سفن من أحجام كبيرة ، لا يمكن مرورها فى القناة بأية حال . ففى سنة ١٨٧٠ كان الحد الأقصى للسفينة التى تجتاز القناة أن تكون حمولتها الاجمالية ٤٤١٤ طناً ، وطولها ١١٧ متراً وعرضها ١٣٫٥ متراً ، وفى سنة ١٩٣٩ عنـــدما أعلنت الحرب العالمية الثانية بلغ الحد الأقصى لحمولة السفينة التى يسمح لها باجتياز القناة ٤٢٥٥٦ طناً ، وطولها ٢٦ ر ٢٣٩ متراً وعرضها ٣١٫٤٩ متراً ، وهذا يرجع إلى أن غور القناة محدود ، وعرضها محدود كذلك ، ويرى الخبراء البحريون ، أن معدات القناة وحالتها الراهنة تستطيع أن تواجه مستلزمات الملاحة العالمية وتلائم أوزان السفن التى تبنى ، ولكن قد تزيد هذه الأوزان ، ومن أجل ذلك ، وحتى يمكن التقليل من الحوادث ما أمكن ، لا بد من إجراء تحسينات هندسية على نطاق واسع ، فتزيد الحركة ويتضاعف الايراد ، ولكن لا نوصي بعمل شيء قبل أن يجلو الانجليز وتختفي شركة قناة السويس ، وتدير مصر شئون قناتها بنفسها .

ومن المسائل الفنية الجديرة بالاهتمام ، مسألة الوقت الذي تقضيه السفينة وقوفاً بمحطات المرور فى القناة ، ففى سنة ١٨٧٠ كانت كل سفينة تقف ثمانى وأربعين ساعة وخمس دقائق ، بالنسبة للمرور ، وللحركة الفعلية مدة سبع عشرة ساعة وثمان دقائق ، وفى سنة ١٩٣٩ بلغت نسبة وقوف السفينة اثنتى عشرة ساعة وثمانى وخمسين دقيقة بالنسبة للحركة الفعلية مدة إحدى عشرة ساعة وعشرين دقيقة .

صيانة القناة

تحتاج القناة إلى أعمال صيانية مستديمة ومتجددة بغير توقف ، وتتناول الصيانة قاع القناة ، كما تتناول ضفتيها .

أما القاع فهو معرض دائماً للرواسب التى تتراكم فيه ، وتقلل من عمق

القناة ، والأمر يختلف في بور سعيد ، وفي القناة نفسها ، وفى فوهتها عند مدينة السويس ، والعلاج الوحيد هو استخدام الكراكات فى التطهير ، على سبيل الدوام والاستمرار ، وإذا كان الذين حفروا القناة ، قد انتزعوا من الأحجار والزلط ونحوه ما بلغ مقداره فى سنة ١٨٦٩ أربعة وسبعين مليوناً من الأمتار المكعبة ، فمنذ افتتاح القناة إلى سنة ١٩٤٤ ، بلغ ما استخرج في عمليات التطهير ، من المواد المذكورة ١٤٦٫٥ مليوناً من الأمتار المكعبة ومدخل القناة فى بور سعيد ، يحتاج إلى عناية أكثر من غيره ، وذلك بسبب الزوابع التى تهب فى بعض فصول السنة ، وما يلقى فى القناة من طمى وغيره ومع أن الكراكات تستخرج في كل عام أربعة ملايين من الأمتار المكعبة ، فقد أمكن المحافظة على عمق القناة بصعوبة ، ويري الخبراء أن من الممكن تخفيض أعمال الكراكات إلى مليون متر مكعب فى السنة ، إذا أجريت بعض التحسينات ، ويبدو أن ما تستخرجه كراكات التطهير في السنة يزيد الآن على هذا المقدار ، وتستخدم الشركة كراكات ماصة من طراز كبير ، عند مداخل القناة ، وهذا يؤدى لنتائج طيبة .

أما فى القناة نفسها فالحاجة إلى التطهير أقل منها فى بور سعيد ، وقد بلغ متوسط التطهير فى القناة ، قبل الحرب العالمية الماضية ١٫٨ مليوناً من الأمتار المكعبة ، وبعد أن انتزعت الصخور التى كانت متخلفة فى قاع القناة أصبحت العملية من السهولة بمكان كبير .

وأما التطهير في السويس ، فلا يثير متاعب تذكر ، فالقناة فى هذا الجزء ليست معرضة الردم ، كما هو الحال فى بور سعيد ، ولا توجد فى بور توفيق ميناء شبيهة بميناء بور سعيد .

وفى أثناء الحرب قلت أعمال التطهير بدرجة محسوسة بسبب الغارات الجوية والألغام التى بثت فى القناة ، وتوقفت تماماً فى منطقة بور سعيد طوال سنة ١٩٤١ والثلث الأول من سنة ١٩٤٢ كما توقفت فى القناة نفسها من إبريل سنة ١٩٤٠ إلى نوفمبر سنة ١٩٤٣ ، وكانت مكعبات التطهير فى بور سعيد طوال مدة الحرب ٤٧٣٠٠٠ متر مكعب ، ولم تبلغ فى القناة نفسها

عشرة فى المائة من متوسط ما كان يطهر فى سنوات ماقبل الحرب . ومع ذلك أمكن الاحتفاظ إلي حد ما بعمق القناة .

وتقوم شركة القناة بنفسها بعمليات التطهير ، وتستخدم كراكات هائلة ، نذكر منها « بيلوز » و « بطليموس » و « بينيلوب » وتلك الكراكات قامت ببنائها شركة « لوبنتس » البريطانية ، ومقرها باسكتلنده وتبلغ قوة الكراكة الواحدة أربعمائة حصان ، وتصل هذه القوة أحيانا إلي ألف وستمائة حصان ، وتستطيع الكراكة الواحدة أن تطهر فى العام مامقداره مليونا من الأمتار المكعبة .

ومنذ سنة ١٩٣٨ نجحت التجارب الخاصة باستخدام الكراكات الماصة .

وفى عملية التطهير بداخل القناة نفسها تستخدم الشركة اثنتى عشرة كراكة كما تستخدم هذا الكراكات آلات أخرى كاسحة ، واسمها « أسبيرا تير ريفولير » وهذه تنتزع الأحجار وغيرها ، وتلقى بها فى صنادل تقف بجوارها وتتلقى الحمولة .

وقد اضطرت الشركة بعد الحرب إلى استخدام كاسحات الألغام ، ولكنها لم تظفر بنتائج محسوسة ، إلا بفضل القوات البحرية المصرية .

وصيانة ضفتى القناة أمر لاغناء عنه ، ذلك لأن حركة مرور السفن ، تحدث ذبذبة في المياه وتموجات تؤثر على مستوى الماء . وتسحب الأمواج الرمال من الجوانب فى الطبقة السفلى ، وهذا يؤدي مع التكرار الى التصدع والانهيار ، وتترتب على ذلك مشكلات هندسية حادة ، تقاوم تارة بالستائر الحديدية وأخري بالترقيع فى المباني، وحل هذه المشكلة منوط برجال الهندسة المدنية الذين تستعين بهم وزارة شئون قناة السويس ، بعد أن ينتهى التزام شركة القناة .

الورش ونحوها

تقوم شركة قناة السويس ، بمعرفتها ، بمختلف أعمال الصيانة الخاصة بآلاتها وأدواتها الضخمة ، وذلك فى ورش كبيرة أقامتها ببور توفيق والاسماعيلية وبورفؤاد ، وتعد هذه الورش بمثابة منطقة صناعية كبيرة ، ولا أدل على أهميتها وضخامتها من أنها قامت فى مدة الحرب العالمية الثانية بخدمات هائلة للأميرالية البريطانية ، واستطاعت بأجهزتها الحديثة أن ترمم السفن الجريحة وأن تفي بحاجات الأميرالية البريطانية، فى ذلك الجزء من العالم.

وأهم ورش الشركة ، تلك التى أقامتها فى بورفؤاد ، فبسبب هذه الورش نشأت تلك المدينة وتطورت الحياة فيها تطورا سريعا ، ويشتغل فى ورش بورفؤاد أكثر من ألف عامل ، كلهم مصريون ، وهم متخصصون فى الحرف الدقيقة، من خراطة وبرادة وسبك وأشغال ميكانيكية ومعدنية وكهرباء ، وقد أصبحوا بحكم طول المران ، متخصصين فى الأشغال البحرية ، وفى أعمال شركة قناة السويس بالذات ، ولا تقتصر أعمالهم على الاصلاح والترميم ، بل إنهم يقومون بصنع أجزاء كاملة من آلات دقيقة ، وتحتفظ الشركة لنفسها بمحطات توليد الكهرباء التى تدير الحركة في الورش ، بالنسبة للآلات التي تدار بالكهرباء ، كما أنها تستعمل التيار الكهربائى فى إدارة آلات وابور المياه الذى يغذى مدينة بورسعيد، وتقوم بانارة الميناء وإنارة مدينة بور فؤاد ، وقد ألحقت الشركة بالورش طبعاً ، مخازن لايستهان بها .

مسائل البلدية

ما كان يمكن للذين حفروا القناة أن يحققوا هذا الغرض، لولا ترعة المياه العذبة التى تنقل لهم مياه النيل إلى منطقة الحفر، وقد أوضحنا فى الجزء الأول

من هذا الكتاب أن «فرديناندديلسبس» قد انتهز الفرصة، وبيت نية خبيثة كانت ترمى لاقامة دولة أجنبية فوق شقة من أرض مصر؛ تقع فى شرق الدلتا فحصل ضمن عقد الالتزام على حق إنشاء الترعة الحلوة التي تخرج من النيل، بالقرب من بولاق، وتصل إلى الاسماعيلية، ولكنه أراد أن يتملك هذه الترعة، وأن يبيع الماء الذى يحتاج اليه الزراع فى مديرية الشرقية لرى أراضيهم بسعر تفرضه شركة قناة السويس، وكانت هذه الشروط وصمة، استطاع أن يمحوها اسماعيل، إذ أبرم اتفاقاً مع دى لسبس فى مارس سنة ١٨٦٣ تنازلت بمقتضاه شركة القناة عن حق إنشاء الترعة الحلوة وتملكها، وتركت شقها للحكومة المصرية. وكل ما التزمت به الحكومة هو تغذية نشاط الشركة بمكعب من المياه قدره مائة وخمسون ألف متر مكعب فى اليوم.

ولكن الشركة قبل اتفاق مارس سنة ١٨٦٣، كانت فى المدة من سنة ١٨٥٩ إلى سنة ١٨٦٢ قد شقت ترعة ضيقة تمتد من الزقازيق إلى بحيرة التمساح وأتمت الحكومة المصرية فرعا آخر وصل إلى السويس فى ٢٩ ديسمبر سنة ١٨٦٣، ولكن هذين الفرعين لم يكونا فى حالة تسمح بالانتفاع بهما على النحو المطلوب، وقد قام خلاف طويل بين دى لسبس واسماعيل، وتوقفت أعمال الحفر تماما، ولم تنته المعركة إلا في سنة ١٨٦٤، بعد أن صدر حكم نابليون الثالث، وغيرت انجلترا موقفها، فلم تعد معادية لمشروع القناة، وتبعاً لذلك انتهت معارضة اسماعيل، وعادت السخرة، وجند من الشعب ألوف مؤلفة سخروا فى إتمام ترعة المياه العذبة فى بضعة أشهر، فانتهى العمل فيها فى سنة ١٨٦٥، ولكن لم تعد تلك الترعة ملكا للشركة كما كان الحال فى العقود التى أبرمها محمد سعيد، بل صارت ملكا للدولة المصرية وليس للشركة أى حق إلا في قدر من المياه، وهذا فضل يجب أن يذكر لاسماعيل، على الرغم من فساد حكمه وسوء تصرفه، فقد تنازلت شركة القناة عن ملكية الترعة الحلوة للحكومة المصرية فى الاتفاق الذي أبرمه اسماعيل فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦.

وفى المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٧٧، أمكن للحكومة المصرية،

بالأموال التى أنفقتها والأيدى التى سخرتها أن توسع الترعة الحلوة ، من القاهرة إلى السويس ، ومن القاهرة إلى بور سعيد ، حتى صارت صالحة للملاحة النيلية ، وتمشياً مع تطور الحياة ونموها فى بورسعيد ، أنشئت ترعة العباسة التى تمت فى سنة ١٨٩٣ .

والملاحة ممكنة في ترعة الاسماعيلية لمسافة ١٥١ كيلومترا من القاهرة إلى الاسماعيلية ، و ٨٧ كيلومترا من الاسماعيلية إلى السويس ، ويبلغ طول ترعة العباسة ، ثمانين كيلو مترا ، وتتصل الترعة الحلوة بقناة السويس فى بحيرة التمساح ، وقد شقت فروع ومصارف ، بنفقة الدولة ، جعلت منطقة القناة أرضا زراعية ، تنتج الكثير من المحاصيل ؛ وأقيمت على الترعة في مواضع مختلفة ، الكبارى والأهوسة .

ومن طريف مايذكر فى هذا المقام ، أنه قبل إنشاء ترعة الاسماعيلية ، كانت المياه تنقل فى عربات إلى مدينة السويس التي لم يكن يقطنها أكثر من ثلاثة آلاف نسمة، وكان نقل المياه من القاهرة بالعربات يكلف غاليا ، ولما بدأت الحياة تدب فى بورسعيد ، كانت تنقل المياه بالمراكب الشراعية ، من دمياط عبر بحيرة المنزلة ، وأحيانا كانت تنقل بحرا ، من الاسكندرية إلى بورسعيد .

وقدا حتكرت الشركة ، عملية تغذية مدن القناة بمياه الشرب ، لقاء المبالغ التى تحصلها من السكان ، وأنشات وابورات لتقطير المياه، والعجيب أن الشركة قد ظفرت بهذا الاحتكار ، دون أن تفرض الدولة عليها إتاوة خاصة، وشروطا مستقلة عن عملية استغلال القناة نفسها ، وما زالت هذه الفوضى مستمرة إلى الآن ، وحينما أبرم اتفاق بين الحكومة والشركة فى ٧ من مارس سنة ١٩٤٩، بقيت عملية المياه هذه فى يد الشركة ، فى مدن القناة ، ولهذا الأمر خطورته ، التى لمسناها حينما نشبت معركة القناة ضد القوات البريطانية في أكتوبر سنة ١٩٥١ ، وتستطيع الحكومة أن تبادر فورا بسحب عمليات المياه من الشركة لتقوم البلديات بها .

الطرق

كانت الطرق غير معبدة فى برزخ السويس ، وحتى قيام الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) لم تكن هناك طرق صالحة للحركة وأعمال النقل فى منطقة تكاثف سكانها بسرعة ، ولكن كانت السكة الحديد تربط بين مدن القناة الرئيسية ، ومن هذه السكك الخط الذى أنشأته الشركة بين بورسعيد والاسماعيلية وكان أشبه بسكة حديد ضيقة وقد تنازلت عنه للحكومة لقاء مغانم حصلت عليها ، وذلك فى اتفاق مؤرخ فى سنة ١٩٠٢ ، وحتى ذلك الخط فى الحالة التي كان عليها وقت أن تنازلت عنه الشركة ، لم يكن كافيا لنقل موظفي الشركة وعمالها وأمتعتها ، فكان هؤلاء الموظفون يتنقلون بين مدن القناة ، فى رفاصات سريعة .

وفي أثناء الحرب العالمية الأولى ، رصف الجيش البريطانى طريقا ضيقا يصل مدينة بورسعيد بالاسماعيلية ، وبعد أن وضعت الحرب أوزارها ، سلم هذا الطريق للشركة ، وقامت هذه الشركة بتوسيعه حتى بلغ عرضه ستة أمتار.

وفى تاريخ تال ، امتد الطريق من الاسماعيلية إلى السويس ، طبقا لاتفاقات أبرمت مع الحكومة المصرية ، إذ لم يكن من حق الشركة أن تتصرف من تلقاء نفسها ، ورصف الطريق من الاسماعيلية إلى الكوبرى ، مع تكليف الشركة بالمحافظة عليه وصيانته ، وقد قامت الحكومة المصرية ، ومجلس بلدى مدينة السويس برصف المسافة من الكوبرى إلى السويس ، وتسهر بلدية السويس على صيانة هذا الجزء ، وكذلك رصف طريق آخر من الكوبرى إلى بور توفيق .

ويوجد طريق مرصوف بين بورسعيد والقنطرة ، ويمر بين القناة الملحة والترعة الحلوة ، وتلك مسافة ضيقة لا تسمح بتوسيع الطريق بالقدر الكافى ، ولما أبرمت معاهدة سنة ١٩٣٦ رصف طريق آخر ، سموه طريق المعاهدة ويمر من بورسعيد إلى القنطرة . وفى أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥) أنشأ الجيش البريطاني ، من غير رجوع إلي الحكومة المصرية ، عدة طرق حربية بالشاطىء الآسيوى ، وعدة طرق بالشاطىء الأفريقى ، كما قام بتوسيع بعض الطرق التى كانت موجودة من قبل .

وطول الطريق الشمالي ، الذى تحتكره الشركة،من بورسعيد إلى الاسماعيلية خمسة وسبعون كيلو مترا ، ومن الاسماعيلية إلي الكوبرى ثلاثة وثمانون كيلو مترا ولما كان رصف الطرق وصيانتها يدخل فى صميم الأعمال الاستراتيجية ، فمن واجب الدولة أن تبادر بوضع يدها على مختلف تلك الطرق، ورفع يد شركة القناة عنها نهائياً ، فليس لها أى حق أكثر من التصريح لها بالسير فى هذه الطرق كغيرها من سكان البلاد ، وذلك لايمنع طبعا من اقتضاء رسوم وإتاوات منها فى مقابل الاستعمال، لأنها أكثر انتفاعا بهذه الطرق من غيرها.

الاملاك المشتركة

نظراً لخطورة هذا الموضوع ، أفردنا له فصلا فى باب الاستغلال .

ونكتفى، ونحن بصدد الكلام عن الدولاب الفنى ، بالاشارة إلي أن عقد الالتزام قد خرج عن مدلوله، ولم يقتصر علي إدارة حركة الملاحة فى قناة السويس ، بل تعداه إلى بيع الأراضى واستغلالها ، وإقامة أبنية ومنشآت ، ولذلك تستخدم الشركة ضمن دولابها الفنى ، كل مايلزم لهذا الاستغلال ، كأعمال البناء والنجارة والحدادة والطلاء ، والحدائق والنظافة وغيرها .

الخلاصة

لم يتسع المقام فى هذا الكتاب لأن نشرح دقائق دولاب الشركة الفنى ، فاكتفينا بعرض رءوس المسائل ، ولم نقصد إلا التنبيه إلى مايجب على الدولة أن تبادر بعمله منذ الآن .

ويتضح مما تقدم ، أن الشركة تملك دولابا فنيا ضخما ، ستتسلمه الحكومة ، عند نهاية الالتزام ، فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، أو قبل هذا التاريخ ، إذا رأت أن تنهى عقد الالتزام ، وتضع يدها على المؤسسة ، والعملية محتاجة إلي حصر وجرد وتقدير ، وإعداد وتجهيز مما سيأتي بيانه عند

الكلام عن علاقة الشركة بالحكومة المصرية ، والمسألة ليست من السهولة بالحد الذى يتصوره الذين لا يعرفون مدى نشاط شركة قناة السويس .

ولكننا فى هذا المقام نبادرفننبه ، إلىأن العملية ليست معقدة بالصورة التى تحاول الشركة أن تعرضها فى دعاياتها الرنانة ، وفى وسع المصريين أن يقوموا وحدهم بادارة حركة الملاحة فى القناة ، إدارة لا تقل مستوى عن الادارة الحالية ، إن لم تكن خيراً منها .

الفصل الخامس

المنشآت

أصدرت الشركة مطبوعات بلغات مختلفة ، وفى فترات متعددة بقصد الدعاية ، وجعلت مادتها الوحيدة فى تبشيرها لمد أجل الامتياز ، تلك المنشآت التي أقامتها فى صحراء ، حولتها إلى مروج خضراء وقصور عاليـة ، بأموال مصرية ، وبأيدى المصريين . والشركة لم تشيد تلك المدائن الصغيرة من أجل مصر ، بل أرادت أن تكفل طيب الاقامة ورفاهة العيش لموظفيها الأجانب الذين هبطوا على هذه الديار فى غفلة الزمن ، كجوارح الطير ، أو كالذئاب الضارية .

ونحن لا ننكر أن الشركة قد أسرفت فى التعمير والانشاء ، إسرافا بلغ حد الهوس والجنون ، ولـكن لحساب من أنفقت تلك الأموال الطائلة ؟!

ليس يعنينا فى هذا المقام أن نحصى أو نصف المنشآت التي أقامتها الشركة فهذا أمر سوف يناط باللجنة التي تشكل للحصر والجرد والتسلم . وإنما يهمنا أن نستعرض الاتفاقات التي أبرمت ، وأن نبين الرأي القانوني فيها فنتناول فى هذا الفصل المسائل الآتية :ـ

أولا ـ الأراضى التي استولت عليها الشركة بغير مقابل . وقد تحرر عنها محضر مؤرخ ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦ .

ثانياً ـ الاتفاقات التي أبرمت فى ظل الاحتلال ، ووسعت من نطاق تلك الأراضى فى غير مقتض .

ثالثاً ـ المباني التي أقامتها وتقيمها الشركة والمكاتبات التي تبودلت فى ١٦ من نوفمبر سنة ١٩١٩ و ١٠ / ١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ .

رابعاً ـ مسائل البلدية : المياه والحدائق وغيرها .

خامساً ـ الخدمات الطبية والمعابد والمدارس

سادساً ـ خلاصة عن المشكلات المتقدمة

أولا ـ الأراضي التي استولت عليها الشركة

لا نريد أن نكرر هنا ما ذكرناه فى الجزء الأول من هذا الكتاب، إذ أوضحنا غرض فرديناند دى لسبس الخبيث، حينما أراد أن يقتطع شقة كبيرة من جسد مصر ليقيم فوقها دولة أجنبية وتورط محمد سعيد، إلى حد أنه ترك تلك الأراضى من غير تحديد، واستباح نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة، كلما رأت ذلك، وكانت الأراضى التي طمع فيها دى لسبس تمتد من بورسعيد إلى بولاق. وقد أثار اسماعيل حملة شعواء في مستهل حكمه ضد هذا النهب الفظيع ولكنه باء بالخيبة حينما أسلم الزمام إلى وزيره الخائن نوبار نوباريان. وورطه ذلك اللعين، فقبل الاحتكام إلى ذمة الامبراطور نابليون الثالث الذى لجأ بدوره إلى فرديناند دى لسبس وأعطى لهذا الأخير كل ما أراد. وقضى نابليون الثالث بتعويض ضخم للشركة فى مقابل الأراضي التي ثبت أنها غير لازمة لمشروع القناة. وبلغ إجمالي التعويض الذي قضي به نابليون الثالث أكثر من نصف رأسمال الشركة.

وقد استسلم اسماعيل حينما غيرت انجلترا موقفها، وتحولت فى سنة ١٨٦٤ من معارضة المشروع إلي تأييده، بعد أن رسمت خطة، من شأنها تمكينها فى آخر الأمر من الاستيلاء علي القناة وعلي الشركة، فأخذت علي كاهلها الحصول علي موافقة السلطان العثماني، علي المشروع، فى مقابل التصريح لها بايفاد مندوبين عنها فى اللجنة التي تقوم بوضع الحدود الخاصة بالأراضى اللازمة لحسن استغلال القناة، والتي تترك للشركة طوال مدة الامتياز، وقد قامت اللجنة بعملها وحررت محضرا بالقاهرة، وهذا المحضر مؤرخ فى ٥ شوال سنة ١٢٨٢ هجرية الموافق ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦، وهو وثيقة هامة، وقد عينت المساحة التي تركت للشركة بما مقداره ١٠٢١٤ هكتارا منها ٦٦٦٥

هكتارا فى الشاطىء الافريقى و٣٥٤٩ هكتارا فى الشاطىء الأسيوى .

وفيما يلي نص هذه الوثيقة الهامة :

« المندوبون الموقعون أدناه ، وهم :

« ليباستور ، مهندس عام الطرق والكبارى مندوبا عن الحكومة الفرنسية .

« وسرفر أفندى وكيل وزارات الزراعة والتجارة والأشغال العمومية ، مندوبا عن حكومة حضرة صاحب الجلالة الأمبراطورية السلطان .

« وعلى بك مبارك ، الضابط بالأشغال العسكرية وياور عظمة الوالى ، ومندوبا عن الحكومة المصرية .

« وماليت ، مندوبا عن شركة قناة السويس البحرية .

« انتقل الجميع من القاهرة فى ٢٩ يناير سنة ١٨٦٦ ، ووصلوا فى ٣٠ منه إلي الاسماعيلية ، على القناة البحرية .

« وفى اليوم الثانى ، ٣١ منه ، وبعد أن عاينوا أشغال مدخل الجسر ، ساروا فى القناة متجهين شمالا ، حيث وصلوا إلى القنطرة ، وفى يوم أول فبراير وصلوا إلى بوسعيد ، حيث زاروا أماكن العمل المختلفة ، والموقع الذى ستنشأ فيه الميناء وما يلحقها .

« وفى عودتهم إلي الاسماعيلية ، يوم ٣ فبراير سنة ١٨٦٦ ، عاينوا الموقع الذى تشغله ، وستشغله مستقبلا ، تلك المدينة . ثم عادوا من الاسماعيلية ، يوم ٥ فبراير ، واتجهوا نحو السويس ، وعاينوا فى طريقهم اليها أماكن العمل فى سرابيوم وشالوفا .

« وعند وصولهم إلي السويس عاينوا مرساها ، وكان المهندس العام الذى يدير الأعمال ، يقوم فى كل هذه الأماكن ، وفى مختلف النواحى ، بشرح ما تحتاج اليه المنشآت .

« ولما عادوا إلى القاهرة ، اجتمعوا فى هيئة مؤتمر ، فى يوم ١١ فبراير

والأيام التالية ، لدراسة الخرائط التى عرضت عليهم ، وإعادة سماع بيانات المدير العام للأشغال ، والعمل بصفة نهائية ، على تحديد الاراضى اللازمة للشركة من أجل استغلال المشروع .

« البند الاول — بور سعيد » :

« فى جلسة ١٣ فبراير ، عرض مدير عام شغال الشركة على اللجنة ، خريطة لبورسعيد ، تبين الأحواض المختلفة ، التي يتعين إقامتها ، طبقا المشروعات الحالية التي وضعتها الشركة .

« ومضمون ذلك ، إنشاء قناة مزدوجة ، لتوصيل السفن ، من الميناء الخارجي ، إلي الحوض الأول ، على أن يحتفظ بين هذين الممرين ، بالأرض اليابسة ، المخصصة المصانع التي تصنع فيها ، الكتل الصخرية اللازمة لبناء الأرصفة الممتدة فى البحر . وقد واجه المجتمعون مشكلة البحث عما إذا كان احتلال هذه الأراضي ، مؤقتا ولمدة محدودة ، أم أن هذه الأراضى تعتبر ضرورية للشركة طول مدة الالتزام ، وبعد دراسة هذه النقطة دراسة مستفيضة ، رأت اللجنة ، أن يكون احتلال الشركة لهذه الأراضي مؤقتاً ، وعلى ذلك

يجب أن يحد هذا الاحتلال بمدة عشر سنوات . وإذا اتضح فيما بعد ، أن مدة العشر سنوات هذه غير كافية ، فان الحكومة المصرية تتفق مع الشركة علي مدها ، وعلي العكس من ذلك ، تتسلم الحكومة المصرية هذه الأراضى ، بمجرد فراغ الشركة من صناعة الكتل الصخرية الصناعية .

« ومن المتفق عليه ، أنه يجوز للحكومة المصرية ، فى المدة التي تشغل الشركة فيها هذه الأراضى ، أن تقيم الحكومة عليها جميع الأشغال وجميع المبانى ، التي تري ضرورة لها ، علي ألا يعرقل ذلك سير العمل فى الأماكن المخصصة للشركة .

« ويجب أن يلاحظ أيضا ، أن تلك الجزيرة ، ضرورية لحماية الميناء الداخلى ، على

أنه نظرا لاحتمال ضرورة توسيع المدخلين ، فان الشركة تستطيع ، دائما ، الحد من طول هذه الجزيرة ، بقدر مايلزم للتوسيع .

« ويجب أن يترك طريق عمومي ، للدخول فيما بين الممر الشرقي ، ومنشأ الرصيف ، حتى الرصيف البحرى . ويحرم على الشركة ، إقامة أية منشأة ، على طول الساحل ، أو على الجسر الذى يحد الأحواض من الجهة الشرقية .

« ويترك جزء من الساحل ، على طول الرصيف البحري الغربي ، ويخصص لاستغلال القناة ، وبوجه خاص ، لاتمام أعمال الرصيف البحرى ، ولوضع أسس المبانى اللازمة للمنشأة. ويكون عرض هذا الجزء المخصص للشركة مائة وخمسين مترا بطول لايتعدى ستمائة متر ، ابتداء من منشأ الرصيف البحرى ، ويخضع ذلك للشروط الآتية :

« ١ ـ يجب على الشركة ، أن تترك للمرور العام ، ما يأتى :

رصيفاً عرضه خمسون مترا ، بين مبانى المشروع التي ترغب في إقامتها ، والرصيف البحرى ، ومسافة عرضها خمسون مترا ، بين نهاية هذه المباني ، ومجرى مياه المد والجزر للبحر ، وطريق الدخول الواقع بين الساحل ورصيف الميناء .

« ٢ ـ تخضع جميع المباني التي تقيمها الشركة ، فى حالة الحرب ، لجميع الضرورات العسكرية ، ويكون للحكومة أن تجري جميع الأشغال ، وأن تهدم ماترى هدمه ، لضرورة الدفاع عن البلاد ، دون أن تلتزم بدفع أى تعويض كان للشركة ، عما تقيمه أو تهدمه .

« ٣ ـ اذا رأت الحكومة ـ فى حالة الحرب ـ ضرورة وضع بطارية فى مسافة الستمائة متر المحتفظ بها ، فان موقع هذه البطارية ، يكون هو الحد النهائى للأراضى الممنوحة .

« وقد رأت اللجنة مع الاحتفاظ بجميع الشروط المبينة أعلاه ، أنه يلزم للشركة مساحة قدرها ٤٣٠ هكتارا ، لأجل خدمة القناة البحرية فى بورسعيد وإتمام استغلالها ، وهذه الأراضي مبينة فى الخريطة رقم ١ ، الموقع عليها والمرافقة لهذا المحضر . « وتقسم هذه المساحة على الوجه الآتي : ـ

الأراضى المحتفظ بها فى البر الافريقى	٣١٩	هكتار
الاراضى المحتفظ بها في البر الأسيوى	١١١	«
مجموع المساحة فى بورسعيد	٤٣٠	«

« البند الثاني » من العلامة رقم ٣ القائمة عند نهاية الميناء الي الـكيلو ٦٢

بالقرب من الفردان

لم يقدم أى اعتراض علي طلب الشركة الحصول علي مساحة قدرها مائتا متر عرضا من كل ناحية من محور القناة وعلي ذلك قبلت اللجنة طلبها هذا .

« البند الثالث » رأس العش

تطلب الشركة مساحة اضافية قدرها ٣٠٠ متر عرضـا فى خمسمائة متر طولا ، من الجهة الافريقية ، وهو مايساوى خمسة عشر هكتارا

وقد قبل هذا الطلب

وتستمر الحـكومة المصرية فى مباشرة حق الصيد فى بحيرة المنزلة الي حد الردم الذى عمل .

« البند الرابع » القنطرة

تطلب الشركة من الجهة الاسيوية مساحة اجماليـة قدرها ٦٤ هكتارا موزعة كالآتي :

انشاء محطة طولها ألف متر وعرضها ٢٠٠ متر وحولها

أرض قدرها ٢٠٠ متر للمنشآت اللازمة لخدمة المحطة	٢٨	هكتارا
محل لخيم الشركة والمنشأة	٣٦	«
الجملة	٦٤	«

وقد قبلت اللجنة هذا الطلب

« البند الخامس » من الفردان الي بحيرة التمساح

تطلب الشركة لهذا الجزء من القناة الذى يشتمل علي ممر مدخل الجسر ٢٠٠ متر من الجهة الاسيوية وألف متر من الجهة الافريقية

والاسباب التي أبديت فيما يتعلق بالجهة الافريقية هى أنه يجب الحصول علي مساحة كبيرة من الارض لتخزين التراب المتخلف من خندق يبلغ فى ارتفاعه

الأقصى ١٩ متراً فيما عدا عمق القناة وهو ٨ أمتار ، وبذلك يبلغ ارتفاع التراب الاجمالي ٢٧ متراً ، وضرورة اجراء الاعمال اللازمة لتثبيت الرمال المتحركة التي قد تنهار فى بعض الاماكن داخل الخندق .

ولهذه الاسباب قبلت اللجنة طلب الشركة .

« البند السادس » ترعة الاتصال بترعة المياه العذبة

« لما كان من المتحتم على الشركة القيام بالاعمال الهامة المؤدية إلى تثبيت الرمال المتحركة والحيلولة دون ردم ترعة الاتصال بين القناة البحرية وترعة المياه العذبة ، فقد منحتها اللجنة مساحة من الأرض قدرها مائة هكتار « هذه المساحة مبينة على الخريطة الاجمالية للاسماعيلية رقم ٢ الموقع عليها والمرفقة بهذا المحضر » . ولا يمكن للشركة أن تقيم أية مبان على مساحة قدرها ١٥٠٠ متر من كل اتجاه حول مركز هو نقطة تلاقى محور الجزء الحالي من الوصلة بترعة المياه العذبة ومحور القناة البحرية ولا يستثني من ذلك إلا مراكز الحراسة وأعمال الانارة فى الترعة العذبة والقناة ومساكن المكلفين بتلك الخدمة .

« البند السابع » الاسماعيلية :

تبين الخريطة المشار إليها أيضاً والخاصة بالاسماعيلية حدود الأراضى اللازمة لمنشآت الشركة فى مدينة الاسماعيلية ، ويتضح من هذه الخريطة أنه يلزم للشركة مساحة قدرها ٩٣ هكتاراً تقع شمالي ترعة المياه العذبة وقد طلبت الشركة منحها هذه المساحة ورأت اللجنة اجابة طلبها هذا .

« البند الثامن » ميناء الاسماعيلية وممر بحيرة التمساح وترعة الخدمة .

« يفصل ميناء الاسماعيلية الواقع على بحيرة التمساح والمبين على الخريطة رقم ٢ عن مدينة الاسماعيلية ترعة المياه العذبة . وتقوم المواصلات بين المدينة والميناء بواسطة الكبارى المتحركة المقامة على الهويسين . ويجب الاحتفاظ بهذين الكوبريين . وقررت اللجنة أيضاً أن يحتفظ من أجل

الترعة وفي المسافة الواقعة على حافتها فيما بين الهويسين ومحطة مصانع التصليح التي تنوي الشركة اقامتها بشريط من الارض عرضه ستون مترا يحتسب ابتداء من المحور . ويكون للحكومة أن تقيم على هذه الارض جميع ماتراه ضروريا من المباني اللازمة للخدمة بحيث تترك على طول الترعة ممرا خاليا عرضه عشرون مترا.

وفي منطقة المحطة تقوم الشركة باتمام جسر الترعة بحيث يكون عرضه عند قمته عشرة أمتار ، وعند الممرات على قنوات التوصيل فيما بين القناة والمحطة ، تقام كبارى متحركة للجمهور عرضها أربعة أمتار . ويترك على طول رصيف الميناء ببحيرة التمساح مجال خال عرضه خمسون مترا. وتستنزل من الأراضي المطلوبة مساحة طولها خمسمائة متر وعرضها ألف وخمسمائة متر أى مايساوى ٧٥ هكتارا واقعة غربى البحيرة وتخصص للحكومة المصرية التى تستطيع اذا شاءت أن تنشىء فيها ميناء على بحيرة التمساح تكون أرصفته وأرصفة الشركة على خط مستقيم واحد . وبناء على هذا التخفيض تحدد مساحة الاراضى الممنوحة على البر الافريقي بخمسمائة هكتار . وفضلا عن ذلك تمنح منطقة قدرها مائتا متر من كل جانب من جانبى المحور لأجل فتحة القناة فى مروره ببحيرة التمساح .

وتبقى مخصصة للشركة ترعة الخدمة الموصلة الى المحجر الواقع شرقى القناة البحرية كما يبقى مخصصا لها أيضا هذا المحجر نفسه وذلك طبقا للامتياز الممنوح لها بهذا الخصوص . وجميع ذلك يشمل مساحة قدرها ٧٤ هكتاراً.

« البند التاسع » من بحيرة التمساح الى البحيرات المرة :

تشتمل هذه الشطرة من القناة وطولها ١٧ كيلو مترا على خندق سيرابيوم التي تزيد فى العمق قليلا عن خندق الجسر ، ولو أن الصعوبات متشابهة فى الحالتين . ولذلك طلبت الشركة لنفس الاسباب التى ذكرت فى البند الخامس، مساحة فى البر الشرقي عرضها ٨٠٠ متر ومساحة في البر الآسيوى عرضها ٢٠٠ متر . وقد أجابتها اللجنة الى هذا الطلب .

«البند العاشر» اختراق البحيرات المرة :

« سألت اللجنة مدير عام الاشغال أن يقدم البيانات اللازمة عن مشروعات الشركة فأبدى أن الشركة تنوى توصيل القناة بالبحيرات نفسها على أن تقوم فى البحيرات بأعمال الحفر المطلوبة كلما اقتضي الحال ذلك . ولكنه تكلم عن احتمال وجود اضطرابات أو تيارات معاكسة للملاحة فى طبقات مياه البحيرات وفي هذه الحالة قد تتجه الأعمال في البحيرات إلى حدودها من الجهة الآسيوية وتلف حول البحيرات ويشق مجري منفصل عنها وتتخذ الاحتياطات لحمايته من تأثير الرياح والمد والجزر والمساحة التى تلزم فى هذه الحالة وفى الحالة السابقة واحدة تقريبا ، وعلي ذلك يمكن احتساب المنطقة الممنوحة ، علي أساس مائتى متر من كل جانب من جانبى المحور الذى تتبعه الملاحة ، وعندما تنتهي الشركة تماماً الى تحديد خط السير الذي سيتبع فى إنشاء القناة تقتصر المساحة الممنوحة علي الارض الواقعة علي هذا الخط .

« وعلي ذلك منحت اللجنة للشركة منطقة قدرها مائتى متر علي كل جانب من جانبي محور الخط الذي ستتبعه الشركة ، ومنحتها فضلا عن ذلك مساحة اضافية قدرها عشرين هكتارا ، عند موقع انفصال البحيرتين ، وذلك من أجل الأعمال المختلفة التى يقصد بها تحول المياه الي هذه النقطة ، والحيلولة بوساطة السنادات والأحجار دون اتصال الأمواج فيها ، ودون الانهيار الذى تحدثه التيارات المائية .

« البند الحادي عشر « : من البحيرات المرة الي مستنقعات السويس :

نظراً لأنه لم يقم أى اعتراض ضد ماطلبته الشركة ، وهو مائتى متر من كل جانب من جانبى محور القناة ، وكذا بشأن مساحة إضافية قدرها ٢٧ هكتارا ، لاتمام الكرانتينة وطريق الوصول اليها ، و ١٣ هكتارا لأجل المبنى الصغير ، الذي سيقام عند مدخل القناة ، عند نقطة التقائه بالممر الموصل الى مرسي السويس ، فقد قبلت اللجنة من الشركة هذه الطلبات .

«البند الثالث عشر» ميناء السويس :

بعد مناقشة شاملة ، للوسائل التي يمكن بها تحقيق استغلال القناة البحرية بطرق سهلة وفعالة ، منحت اللجنة للشركة المساحة التي طلبتها والمبينة بالخريطة رقم - ٣ الموقع عليها ، والمرفقة بهذا المحضر ، وتمت الموافقة على ذلك ، مع التحفظات والشروط الآتية :

« ١ - الممر التابع لميناء السويس ، لا يدخل ضمن الأراضي المخصصة للشركة ، غير أنه من المتواضع عليه تماما ، أنه طبقا لشروط الامتياز ، للشركة الحق في أن تنشيء ، بهذا الممر جميع الأشغال اللازمة لتنفيذ هذه المشروعات بشرط أن تترك دائما طريقا حراً للمرور بين داخل الميناء والخليج بحيث لا تتعطل الملاحة بأية حال ، وألا يقف دونها أي عائق .

« ٢ - يكون سحب السفن بالحبال ، جراً ، على الأرصفة التي ستنشئها الشركة ، على أن حق سحب السفن هذا ، يجب ألا يعوق سير القوافل ، السفينة خلف الأخرى .

« وسير السفن بهذه الطريقة ، محرم ، على طول الطريق البحري الخارجي ، وعلى مسافة مائة متر من طرف اليابسة ، ويخصص الجزء التالي من الرصيف ، لغاية الحوض الصغير ، لسير السفن إحداها خلف الأخرى برباط ، وفيما عدا السفن التي ستدخل القناة لا يصرح لأية سفينة أخرى بأن تقف عند الرصيف المذكور ، أو تلقي مراسيها عليه .

« ويكون سير الجمهور دائما حراً ، على الأرصفة .

وإذا مدت الشركة الحاجز إلى أبعد من طرف اليابسة ، بقصد إنشاء رصيف بحري ، تحتمي السفن به فان هذا الرصيف الخارجي ، يظل دائما حراً للجمهور وتجري أعمال سحب السفن بالحبال .

« ٣ - يجب أن توضع سلسلة سحب السفن ، التي ستنشئها الشركة ، على بعد مائة متر على الأقل ، من الحاجز ، على أن يحتسب المقاس من متوسط

سطح المياه .

وللشركة أن تمدها فى خط مستقيم لغاية العمق الطبيعى ، وهو تسعة أمتار وعلى الشركة أن تقوم بتعريض الممر البحرى ، إذا تطلب ذلك ضرورة من ضرورات الملاحة المحلية ، وفى هذه الحالة ، يجب عليها فى نفس الوقت أن تبعد موضع سلسلة سحب السفن .

« ٤ ـ وبما أن الممر البحرى ، يجب أن يكون حراً لجميع السفن فلن يكون لاحداها أن تلق مراسيها فيه .

« ٥ ـ تدخل نصف مساحة اليابسة التى ستنشأ بين الحاجز المكون للشاطىء الشمالي للممر البحرى في الميناء الخارجى ، ورصيف حوض تصليح السفن ضمن المنطقة المخصصة لاستغلال القناة البحرية ، على أن تترك الشركة مسافة من أجل الأرصفة التى تقام على الحواجز بعرض أربعين متراً .

ولن تتحمل الشركة إلا نفقة الاعمال التى تنفذها فى عرض المنطقة المخصصة لها . أما أعمال الحجر الذى يستخدم في حماية اليابسة ، فتجري بمعرفة الحكومة والشركة فى آن واحد .

« ٦ ـ يجب أن تقام الاستحكامات ، عند نهاية اليابسة ، من الجهة القبلية الغربية ، بحيث يمكن الاتصال بين تلك اليابسة والخليج .

أما الجزء الخارجى المقابل للشريط ، المخصص للشركة ، فيخصص لارساء عائماتها اللازمة لخدمتها ، وربطها ، ولانشاء المراسي اللازمة لذلك .

« ٧ ـ يجب أن يكون عرض اليابسة ، المخصصة للشركة على طول ممر ميناء السويس ، في اتجاه الشمال ، بطول ألف متر ، إبتداء من مدخل الميناء الصغير ، المزمع انشاؤه ، لتخزين أدوات استغلال القناة البحرية ، وتمتد اليابسة عرضا ، حتي تصل إلى خط مواز للسكة الحديد ، على بعد خمسين مترا خلف محور الخط ويمكن للسفن غير التابعة ، لمشروع استغلال القناة البحرية أن تسحب بالحبال على طول هذه اليابسة ، ولكنها لن تستطيع أن تنزل حمولتها عليها ، أو أن تلق مراسيها فيها .

« ٨ - تخضع المباني ، التي شتنشئها الشركة في المساحة المخصصة لاستغلال القناة البحرية ، للضرورات العسكرية ، فى حالة قيام الحرب .

« وتخصص مساحة قدرها مائة متر ، عند نهاية اليابسة لأعمال الحكومة ، ويحرم على الشركة إقامة مبان أيا كانت ، على هذه المساحة من الأرض .

ولا يحق للشركة أن تعتبر أيا من النصوص الواردة في هذا المحضر ، مسوغا لاعفائها من لوائح الميناء . وعلي ذلك يجب على جميع السفن المتجهة إلى القناة البحرية ، أن تظل خاضعة للوائح الصادرة والتي ستصدر من الحكومة المصرية ، بقصد حرية التنقل فى الموانى المقامة فى أراضيها .

وبناء علي ذلك يلخص المندوبون الموقعون على هذا ، ويحددون الاراضي الممنوحة للشركة بقصد انشاء واستغلال وصيانة قناة السويس البحرية ، في الجدول الآتي بالصحيفة التالية :-

---

رقم مسلسل	بيان أجزاء القناة والموانيء والمواقع	الطول بالكيلومتر	العرض ابتداء من محور القناة		المساحة	
			برافريقيا	بر آسيا	برافريقيا	بر آسيا
		كيلو	متر	متر	هكتار	هكتار
١	بورسعيد المساحة المخصصة للشركة مبينة بخط أحمر علي الخريطة رقم ١ المرفقه بهذا	٣			١٣٩	٨١١
٢	من بورسعيد للفردان: من الكيلو ٣ الي الكيلو ٦٢ من القناة البحرية	٥٩	٢٠٠ متر	٢٠٠	١١٨٠	١١٨٠
٣	رأس العش: مساحة اضافية فى بر افريقيا عرضها ٣٠٠ متر في طول ٥٠٠ متر				١٥	٧٤٦
٤	القنطرة: المساحة المخصصة مبينة بخط أحمر علي الخريطة رقم ١ مكرر مرفقة					
٥	من الفردان لبحيرة التمساح: من الكيلو ٦٢ الى الكيلو ٥ ر ٧٥ من القناة البحرية	٥ر١٣	١٠٠٠	٢٠٠	٣١٥٠	٠
٦	ترعة الاتصال بالترعة العذبة: متوسط الطول ٢٠٠٠ متر متوسط العرض ٨٠٠ متر طبقا للخريطة المرفقة رقم ٢				١٦٠	
٧	الاسماعيلية: المساحة المخصصة مبينة بخط أحمر علي الخريطة رقم ٢				١٩٣	
٨	ميناء الاسماعيلية: الممر في بحيرة التمساح ترعة الخدمة المساحة مثبتة بخط أحمر علي الخريطة رقم ٢					

(تابع ماقبله)

رقم مسلسل	بيان أجزاء القناة والموانىء والمواقع	الطول بالكيلومتر	العرض ابتداء من محور القناة		المساحة	
			بر افريقيا	بر آسيا	بر افريقيا	بر آسيا
		كيلو	متر	متر	هكتار	هكتار
	ميناء الاسماعيلية				٨٠٥	
	الممر في بحيرة التمساح من الكيلو					
	٧٥ر٥ إلي اليكلو ٨١	٥ر٥	٢٠٠	٢٠٠	١١٠	١١٠
٩	فناة الخدمة					٧٤
	من بحيرة التمساح الي البحيرات المرة					
	من الكيلو ٨١ الي الكيلو ٩٨	١٧	٨٠٠	٢٠٠	١٣٦٠	٣٤٠
١٠	الممر فى البحيرات المرة من الكيلو					
	٩٨ الي ١٣٣	٣٥	٢٠٠	٢٠٠	٧٠٠	٧٠٠
	مخيم نقطة الفصل بين الموجين ٥٠٠					
١١	فى ٤٠٠ متر					
	من البحيرات المرة الى مستنقعات				٢٠	
	السويس من الكيلو ١٣٣ الي ١٥١	١٨	٢٠٠	٢٠٠	٣٦٠	٣٠٠
	مخيم الشالوفة المساحة الاضافية					
	٣٠٠ متر عرض فى ١٠٠٠ متر				٣٠	
	طول				٣٠	١٦٠
٢١	حوض وترعة الخدمة				١٦٠	
	الممر في مستنقعات السويس من	٨	٢٠٠	٢٠٠		
	الكيلو ١٥١ الى ١٥٩				٥٧	
	مخيم الكارقتنا وممر الدخول				١٣	
٣١	مدخل القناة					
	ميناء السويس المساحة مبينة بخط	٢			١٣٠	١٨٠
	أحمر على الخريطة المرفقة رقم ٣					
	المجموع	١٦١	—	—	٦٦٦٥	٣٥٤٩

* * *

وفى ٢٢ فبرايرسنة ١٨٦٦ أبرم اتفاق بين كل من اسماعيل ، والى مصر ، وفرديناند دى لسبس ، بوصفه رئيساً لشركة قناة السويس وقد فوضته الجمعية العمومية للمساهمين في عقد هذا الاتفاق .

وفي الاتفاق المذكور ، قبل إسماعيل تنفيذ الحكم الذى أصدره الامبراطور نابليون الثالث ، وقضى فيه بالزام الحكومة المصرية بتعويض قدره ثلاثة ملايين وثلثمائة وستين ألفاً من الجنيهات تدفع للشركة ، ومن بين مفردات هذا المبلغ مليون ومائتى ألف جنيه مقابل تنازل الشركة عن ادعاء ملكية الأراضي المملوكة للدولة والتى أراد دى لسبس أن يغتصبها ، وثبت أنها غير لازمة لمشروع حفر القناة ، وهذا الحكم كان من وضع فرديناند دى لسبس كما بينا فى الجزء الأول من هذا الكتاب ، ولم تكن له قوة إلزام من الناحية القانونية ، حيث لم تحرر مشارطة تحكيم ، ثم إن الخصم فى النزاع ، كان خصما وحكما ، فوق أن مبدأ التحكيم نفسه ، كان باطلا لتعارضه مع سيادة الدولة ، ولكن إسماعيل قد استسلم وارتضى دفع هذا المبلغ ، فى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ المشار اليه .

وفى هذا الاتفاق ألغيت المواد ٨ و ٩ من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمواد ١٠ و ١١ و ١٢ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ (١) .

ويتضح من مراجعة بنود اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ أن فكرة تملك شركة قناة السويس أراضى في مصر قد استبعدت تماماً ، فليس لها أن تملك شبراً واحداً ، وإنما رخص لها باستعمال قدر من الأرض في حدود ما يلزم لحفر القناة واستغلالها وهذا مع بقاء هذه المساحة من الأرض ، سواء تلك التى حفرت فيها القناة أو تلك التي تقام عليها منشآت ملكا للدولة ، وحكمه هو حكم الأملاك العامة تماماً . وهذا المعنى ظاهر فى صيغة المادة الرابعة من الاتفاق المشار اليه ، فهذه المادة لم تترك للشركة إلا مساحة قدرها ثلاثة آلاف

(١) نصوص المواد المشار اليها واردة بالجزء الاول من هذا الكتاب في الصحيفة ١٢٤ وما بعدها

هكتار ، بقصد الانتفاع فى أغراض القناة فقط ، وحرم عليها أن تستعمل هذه المساحة في غرض آخر غير ما تقتضيه الملاحة وإدارة الحركة فى القناة ومنع تهايل الرمال فى القناة . وحرم على الشركة تحريماً تاما المضاربة واستغلال الأرض استغلالا عقاريا ، إذ ورد ضمن عبارات المادة المتقدمة « يجب ألا يعطى للشركة شىء يزيد على ما يكفى لتحقيق الأغراض المبينة أعلاه ، فليس من حقها أن تطمع فى الحصول على أية مساحة أخرى من الأراضي ،بقصد المضاربة بأثمانها فيما بعد، سواء أكان غرضها هو تخصيصها للزراعة ، أو لاقامة المباني عليها ، أو لبيعها للاهالى ، عند ما يتكاثر عددهم فى هذه المناطق » . وفي الفقرة الثانية من المادة الرابعة وصف حق الشركة على هذه الأراضى بأنه حق انتفاع ، لا تتجاوز مدته مدة عقد الالتزام وأن الانتفاع لا يتجاوز نطاق استغلال القناة نفسها .

وحددت المساحة التى أجيز الانتفاع بها طبقاً لخرائط وقعها الطرفان ، وألحقت بالاتفاق .

ومما يقطع في الدلالة على المعني الذى أشرت اليه وضع القناة ومايلحق بها من منشآت تحت رقابة البوليس المصرى ، وهذا نص المادة التاسعة من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ : —

« تظل القناة البحرية ، وجميع ملحقاتها ، خاضعة لرقابة البوليس المصرى، ويباشر هذه الرقابة بكامل الحرية ، على نحو ما تجرى هذه الرقابة فى سائر أنحاء البلاد ، بحيث تكفل النظام والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها. ويكون للحكومة المصرية حق المرور ، عبر القناة البحرية ، فى النقط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ومن أجل حرية التجارة، ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شىء من رسوم المرور أو الأتاوات الأخري لأى سبب من الأسباب »

وخولت المادة العاشرة من الاتفاق للحكومة حق احتلال ماترى احتلاله من الأراضى الملحقة بالقناة البحرية ، واحتلال أى موقع استراتيجي تراه لازما للدفاع عن البلاد، وكذلك احتفظت الحكومة لنفسها في المادة الحادية عشرة

بحق احتلال أى موقع أو مكان تراه ملائما لمصالح البريد والجمرك أو الاستحكامات العسكرية ، وذلك مع مراعاة ضروريات استغلال القناة ، وفي هذه الحالة تدفع الحكومة للشركة ما تكون قد انفقته من المبالغ في اعداد وتهيئة الأرض التى تتخلى عنها ، ومفهوم طبعاأن هذه الأرض تكون من البضعة آلاف هكتار التى حددت كنطاق لحق الانتفاع الذي خول للشركة ، وطبقا للمبادىء العامة في القانون ماكان ثمةمقتض لهذهالنصوص لأن القناة هي قناة الدولة ، وماعليها من منشآت لا يعدو أن يكون ملكا للدولة يدار بمعرفة الشركة في استغلال القناة وإدارة الحركة الملاحية فيها لمصلحة مصر مالكة القناة وصاحبة السيادة عليها . ولكن يظهر أن هذه النصوص قد وضعت لدرء أخطار التأويلات التي تمليها القوة الغاشمة ، تلك القوة التى استمرت تقف من وراء ظهر شركة قناة السويس .

المنشآت التى تنازلت عنها الشركة للحكومة

وبعد أن انتهت حالة التوتر التى كانت قائمة بين اسماعيل وبين شركة قناة السويس ، عقدت اتفاقات تالية ، ظفرت الشركة فيها بنصيب الأسد ، ومن بين هذه الاتفاقات ، إثنان وقعهما إسماعيل ودى لسبس فى يوم واحد ، وهو يوم ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ فالاتفاق الأول كان خاصا بالاعفاءات الجمركية ، وسيرد الكلام عنه حينما نتناول هذا الموضوع ، ولكن المادة الرابعة من هذا الاتفاق أضافت إلي المسائل الجمركية مسألة استعمال الأراضي الملحقة بالقناة والتي قدرت مساحتها بعشرة آلاف ومائتين وأربعة عشر هكتارا ، وموضوع التصرف فيها وسيأتى بيان ذلك فى الفصل الخاص بما يسمى الأملاك المشتركة وفى مقابل المزايا التى كانت الشركة قد حصلت عليها بغير وجه حق ثم تنازلت عنها وهى مزية الاعفاء من الرسوم الجمركية بالنسبة لمتعلقاتها تعهدت الحكومة المصرية فى المادة السادسة من الاتفاق المشار اليه بأن تدفع للشركة مبلغ ثلاثين مليونا من الفرنكات الذهب وهو يوازي مليونا ومائتى الف من الجنيهات المصرية تقريبا

وفى المادة السابعه من الاتفاق المشار إليه تنازلت الشركة للحكومة عن بعض المبانى فى مقابل عشرة ملايين أخرى من الفرنكات الذهب ، وتلك المنشآت التي تنازلت عنها لقاء هذا المبلغ الضخم هى :

(١) جميع المستشفيات التى كانت الشركة قد أقامتها في برزخ السويس ، وأدوات ومهمات تلك المستشفيات ، ولا يوجد لدينا بيان عن مواصفات تلك المستشفيات ولكن المرجح أنها كانت منشآت مؤقتة ، أقيمت على عجل أثناء عملية الحفر ، ورأت الشركة أن تقيم منشآت أحسن منها ، تصلح للاستثمار المستديم .

(٢) جميع المنازل والمبانى التى أقامتها الشركة في رأس العش فى الكيلو ٣٤ وفى القنطرة وفى بحيرة البلاح وفى الفردان وفي الجسر وفى منطقة العمل رقم ٦ بجبل مريم وطوسون وسرابيوم وجنيفة والشلوفة فى كيلو ٨٤ .

(٣) محجر وميناء المكس وكذلك أدوات استغلالها .

(٤) المخازن والأبنية التى كانت الشركة قد أقامتها فى بولاق وفى دمياط .

وتعهدت الشركة فى المادة الثامنة بتسليم هذه المنشآت للحكومة خالية من أي نزاع وغير محملة بأى حق للغير كإيجار أو نحو ذلك .

ولكن الشركة ، احتفظت لنفسها فى المادة التاسعة بحق الاستمرار فى شغل ماتري شغله من المنشآت المشار اليها بعقد استغلال القناة ، وتحدد المنشآت التى تستمر في استعمالها فى كشف يوقع من وكيل الشركة ومندوب الحكومة ، وتدفع الشركة لقاء الانتفاع إيجاراً يوازي خمسة فى المائة من قيمة تلك المبانى حسب التقدير الذى يتفق عليه الطرفان ، وحينما ينتهى غرض الشركة من الاستعمال ترد تلك المبانى للحكومة بالحالة التى سلمت اليها .

ويتضح من هذا الالتواء أن الغرض من ذلك الاتفاق لم يكن إلا اقتناص مبلغ عشرة ملايين من الفرنكات من الحكومة المصرية ورده في عشرين سنة فى شكل إيجار لتلك المنشآت .

وأما الاتفاق الثانى الذي أبرم فى ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ فقد اقتصر على عملية بيع الأراضى وهي التى سنتناولها فى الكلام عن الأملاك المشتركة .

ثانيا - الاتفاقات التالية التي أبرمت في ظل الاحتلال

ترتب على وجود شركة قناة السويس فى هذه البلاد ، والأعباء المالية التى ألقيت بسببها على كاهل مصر ، والجرائم التي ارتكبتها عصابة المرابين والسماسرة الأجانب بزعامة فرديناند دى لسبس ، انهيار الحكومة المصرية ، وخراب البلاد مالياً ، وعزل اسماعيل فى سنة ١٨٧٩ بفرمان عثمانى تنفيذاً لرغبات الدول الأوروبية التى ألقت بثقلها على مصر فى شكل مراقبة ثنائية ولجنة تحقيق أوروبية يرأسها دى لسبس ، وكان ذلك كله تمهيداً للغزو المسلح الذى تم فى سنة ١٨٨٢ ؛ بفضل المعونة التى قدمها دى لسبس للغزاة ، والطعنة التى سددها للعرابيين فى ظهورهم ، إذ غررهم ومنعهم من تحصين القناة أوردمها .

أما وقد سقطت مصر مضرجة بدمائها وكبلت بأغلال ثقال حتى لم يعد لها صوت يرتفع أو رأى يسمع ، وترك أمرها للقراصنة المحتلين يتصرفون فى أراضيها ، وفى أموالها ومستقبلها ، كما يطيب لهم ، فقد خطت انجلترا الخطوة الحاسمة التي تطلعت إليها من قبل إذ حولت شركة قناة السويس إلى فرع من الحكومة البريطانية ، طبقا لاتفاق سنة ١٨٨٤ الذى أبرم بين وزير خارجية انجلترا لورد جرانفيل ودى لسبس ، وقد أوردنا بنوده فى فصل سابق .

وفى مصر اصطنع الاستعمار الانجليزى الخديو الخائن محمد توفيق ، الذى ثبت أنه كان مصابا بعاهة عقلية ، ولم يكن له من الأمر شىء ، سوى الشهوات والمنافع التي يحققها أفراد أسرة محمد على على حساب الوطن ، ومن دماء هذا

الشعب ، وأما الذين نيط بهما تنفيذ سياسة الاحتلال فيما يتعلق بقناة السويس فهما رجلان : فردينا ند دى لسبس ، ونوبار نوباريان ، وهذا الأخير الذي عاش إلى أرذل العمر ، كان رئيسا لمجلس الوزراء . وامتدت هذه الأيدى الآثمة إلي أسس الاتفاقات السابقة التي أبرمت بين مصر وشركة قناة السويس ، لاتخفف من مصائبها وتهون من قبائحها ، بل لتزيد الطين بلة ، وتهدر حقوق هذا الوطن ، وتمكن لشركة قناة السويس ، التى أضحت منذ سنة ١٨٨٤ ، بريطانية لحما ودما ، بل بريطانية استعمارية ، ترتكز على سلطان المحتل رغم أنف الحق والقانون وهذا بيان بعض المهازل المجافية لأبسط قواعد الحق والعدل .

١ — اتفاق ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ونهب عشرة آلاف فدان من أملاك الدولة بين كل من :

«الحكومة المصرية ، ويمثلها (نوبارباشا) ، رئيس مجلس الوزراء ، وشركة قناة السويس ، ويمثلها المسيوشارل دى لسبس ؟ نائب رئيس مجلس إدارة الشركة .

تم الاتفاق والتراضي علي مايأتى :

تقرر الحكومة المصرية ماسبق أن ذكرته ، وهو أن من رأيها أن الشركة لاتملك بغير موافقة الحكومة أن ندخل تعديلات على حالة القناة ، بحيث يزيد اتساعها فى المسافة من بورسعيد إلي البحيرات المرة على ٤٤ مترا ، وفى المسافة من بورسعيد إلى السويس على ٦٤ متراً .

وتعترف الحكومة بأن الشركة لاتسلم بهذا النظر وتتمسك بأن لها الحق فى إجراء ماترى إجراءه من التعديلات علي حالة القناة ، فى نطاق أراضيها(١) والحكومة المصرية ، التى عنيت دائما ، بالمصالح العامة للشعوب التي شقت

---

(١) لايمكن أن يفهم من النص أنه يقصد أراضي الشركة ، لأن الشركة لاتمتلك الأرض بل لها حق الانتفاع فى نطاق أغراض القناة ، وإنما المقصود بكلمة أراضيها أراضي القناة الملحقة بها .

القناة لانتفاعها بها ، والحكومة التي تقيم وزنا للتضحيات التي تحملتها الشركة لتقديم كل مساعدة ممكنة للملاحة ، تتعهد ، من غير مساس بالحقوق ، بألا تثير اعتراضات ضد تنفيذ برنامج تحسين القناة الشامل ، وهو البرنامج الذى أوصت به اللجنة الفنية الدولية من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٨٨٥ .

وقد اتفقت الحكومة والشركة على أن الأشغال التي يمكن أن تنفذها الشركة طبقا لهذا البرنامج ستؤدى إلى إنقاص مساحة الأراضي التي خولت الشركة حق الانتفاع بها ، بمقتضى قرار ١٩ فبراير سنة ١٨٦٦ والتى رؤى أنها ضرورية لبناء واستغلال وزيادة القناة .

ونتيجة لذلك ، تتنازل الحكومة للشركة ، لنفس الغرض المتقدم عن قدر من الأراضي التي ردت للحكومة طبقا لاتفاق سنة ١٨٦٦ . وهذا القدر من الأرض يكون موزعا تقريبا على امتداد القناة .

وفوق ذلك ، تعطى الشركة مساحة أوسع فى السويس والاسماعيلية وبورسعيد ، أوعلى مقربة من المدن المذكورة ، بقصد التيسير للشركة ، عند الاقتضاء ، فى إطالة موانى القناة بامتداد المياه .

والثمن الاجمالي لهذه الأراضى ، التي تبلغ مساحتها أربعة آلاف هكتار (حوالي عشرة آلاف فدان) سيكون مليونين من الفرنكات . (أى مايقرب من ثمانين ألف جنيه) فمعدل سعر الفدان الواحد ثمانية جنيهات تقريبا وتحدد هذه الأراضي طبقاً للخريطة والجدول المرفقين بهذا .

وستشكل لجنة من مندوبى الحكومة والشركة لتتحقق على الطبيعة من تحديد هذه الأراضي ، وتعتمد الخريطة إذا لزم الأمر وتضع اللجنة محضرا بأعمالها يكون ملحقا بهذا الاتفاق .

والثمن المتفق عليه وهو مليونين من الفرنكات لتلك الأراضي ، تدفعه الشركة للحكومة المصرية ، على دفعتين ، فيسدد النصف فى الشهر التالي لتوقيع هذا الاتفاق ، والنصف الثانى بعد أن تفرغ لجنة الأشغال من عملها .

« وتسلم اللجنة لادارة الأملاك المشتركة ، الأراضي التى ترى أنها غير لازمة »
« للاستغلال ، وبذلك تكون صالحة للبيع وكلما باعت الأملاك المشتركة »
« قطعة ، تسدد للشركة مبلغا يوازى القيمة التى دفعتها الشركة مقابل حيازتها »
« لهذه الأرض ، والباقى يقسم بين الشركة والحكومة بنسبة الثلثين »
« للحكومة والثلث للشركة . »

« وتتحمل الحكومة والشركة المصاريف التى تنفقها الأملاك المشتركة على الأراضى المبينة فى هذا العقد ، والتى تكون الشركة قد دفعتها للاملاك المشتركة ، ويكون تحمل هذه المصاريف بالنسب المقررة لايراد الاملاك المباعة . (أى تتحمل الحكومة الثلثين والشركة الثلث) .

ومن المتفق عليه أن التصريح الخاص بتعديل النظام الأساسي ، والذى أخطرت به الشركة رسميا في كتاب مندوب الحكومة لديها بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٨٨٦ ، ينسحب كذلك إلى كل قرض يلزم لاتمام أشغال توسيع القناة ، طبقا لبرنامج اللجنة الفنية الدولية لسنة ١٨٨٤ — ١٨٨٥ . وتبعا لذلك ، فانه فيما يتصل بفوائد القروض واستهلاكها ، بما فى ذلك القرض البالغ قدره مائة مليون فرنك ، والذي سبق أن تقرر عقده ، فان هذه الأعباء أو بعضها ، مما قد يؤثر على الدخل بنسبة تسعين فرنكا فى إيراد كل سهم ، ترحل ، بعد موافقة الجمعية العمومية مع نفقات ماعساه أن يتم من الأشغال ، إلي حساب المؤسسة الأولى (القناة الأصلية) ، ويظل هذا الاجراء نافذا طوال المدة اللازمة لاتمام الأشغال ، فى المراحل الثلاثة ، وذلك بالنسبة لكل المبالغ المقترضة ، من غير تمييز .

امضاء (شارل . ا . دى لسبس)

ووافق مجلس الوزراء على هذا الاتفاق ، فى يوم الاثنين ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، ووقعه نوبار ، بوصفه رئيسا لمجلس الوزراء .

* * *

وتتلخص ملاحظاتنا علي هذا الاتفاق فيما يأتى :

اولا — وضعت الصيغة بمعرفة شركة قناة السويس ، وفرضت على

الحكومة المصرية فرضا ، فوقعتها بلاتغيير ولاتبديل ، وهـذابعكس مايجرى فى العقود التى تبرمها الحكومات ، فالاتفاق قد صيغ فى قالب كتاب موجه من شارل دى لسبس إلى مجلس الوزراء . فالحكومة لم تكن لها إرادة ولم تكن لها خيرة ، ولا أقل من أن يقال إن الاحتلال البريطاني الذي مثله دي لسبس فى الشركة ونوبار فى الحكومـة ، كان يتعاقـد مع نفسـه ، وهـذا سبب يكفى لابطال الاتفاق .

ثانيا : حرصت الشركة على تصدير الصيغة بعبارات ماكرة ، فقد استهلتها بما يفيد تمسكها بوجهة نظرها ، "وذلك من حيث إجراء تعـديلات فى القناة دون الرجوع إلى الحكومة المصرية ، والحصول مقدما على موافقتها وهذا المبدأ يهدم ملكية الدولة للقناة من أساسها ويقوض سيادتها عليها فمركز الشركة فى عقد الالتزام ، لايختلف عن مركز المقاول فى عقد الأشغال العامة والمفروض أن الحكومة هي التي تضع المواصفات وتعتمدها ، وتقوم الشركة بالتنفيذ تحت إشراف الحكومة ومراقبتها الدقيقة ، وطبقا للشروط والمواعيد التى تحددها الحكومة .

وإذا كانت الدولة ، أصيبت بالعته والغفلة فى شخص محمد سعيد الذي منح الالتزام فلم تراع هذه القاعدة ، إلا أن حقها لم يسقط لأن القناة ظلت فى القانون دائما وأبدا ملكا لمصر وخاضعة لسيادة الدولة المصرية ، ويد الشركة عليها عارضة ، وتملك الحكومـة أن تطردها فى أى وقت . فالبند الاول من ديباجة اتفاق ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، كان مخالفا لأحكام الملكية والسيادة ، ويعد من قبيل اللغو . والحكومة لم تسلم بوجهة نظر الشركة .

ثالثا : وتضمنت الديباجة عبارات دست على الاتفاق ، ولاصلة لها بموضوعه ، فالقول إن القناة قد شقت لصالح الشعوب المنتفعة بالملاحة فيها ، قول ،أريد به مناهضة حق مصر فى ملكية القناة والسيادة عليها ،ومهما كانت الأغراض التى توختها مصر من شق القناة ، فان هذه الأغراض ، لايمكن أن تجردها من صفتها كشريان مصري ، تستعمله مصر كما تريد ، "وتوجه الحركة

فيه طبقا لمصالحها وأمنها ، قبل أي اعتبار آخر .

وقد تزيدت الشركة التي وضعت صيغة هذا الاتفاق ، حتى بلغ بها الاستخفاف وعدم الجد حد الهوس ، فراحت تصوغ لنفسها عقود المدح والثناء ، فتقول إنها تحملت تضحيات ضخمة وأعطت أكبر التسهيلات للملاحة العالمية، وحاولت بذلك أن ترتب على هذا الكلام الفارغ نتائج خطيرة فتقول إن القناة تعني الدول الملاحية ، ولا تعني مصر ؛ والشركة هي التي تضحي ؛ وعلى ذلك فليس للحكومة المصرية أن تعترض على برامج الأشغال ، والشركة لم تضحى إنما ابتزت ملايين الجنيهات ، وأية تضحية من ناحيتها أو تيسيرات تقدمها للملاحة ، لا تبغي من ورائها غير التمكين للدول الاستعمارية والاستغلالية من ابتزاز الشرق ونهبه ،وعلى كل فالمقدمات لا تتفق مع النتائج ، والكلام الذي ذكرته الشركة عن تضحياتها المزعومة ، لا يمكن أن يكون مؤداه شل سيادة مصر على القناة والحد من سلطانها على الشركة إلى درجة منع اعتراض الحكومة على الأشغال التي تجريها الشركة في قناة مصر ، ولكن ماذا نقول في نوبار الأرمني ، أجير الانجليز ، الذي قبل ذلك العبث المرذول ؟ !

إن مصر لا تتقيد بما أراد أن يقيدها به نوبار، والاتفاق كما ذكرنا باطل ولا يعمل به .

رابعاً : على الرغم من أن الشركة ،حصلت، عنوة واقتداراً من أموال الدولة المصرية علي مبلغ ثلاثة ملايين وستمائة ألف من الجنيهات ، بدعوى أنها تعويض ، ومن أهم بنوده الأراضي التي تبين أنها ليست لازمة لأعمال القناة ، ولم تكن هذه الأراضي قد خرجت قط من حيازة الدولة ؛ فقد عادت الشركة في سنة ١٨٨٦ ، واستردت من يد الخائن نوبار مساحة من هذه الأرض قدرتها بأربعة آلاف هكتار أي عشرة آلاف فدان ؛ وقدرت لها ثمناً إجماليا بواقع الفدان ثمانية جنيهات ؛ مع دفع هذا الثمن مقسطا ، وعلم الله كم دفعت الشركة لجيب نوبار ، مقابل تمكينه لها من هذه الصفقة ! !

وعلى كل ؛ كان من العبث البين استعمال كلمة « ثمن إجمالى » فإن العملية لم تكن قط عملية بيع وشراء ، لأن مادخل من هذه الأرض في القناة إنما

دخل فى مرفق حكومي مملوك للدولة ، ولا يجوز أن يملك شيء منه لأفراد أو مؤسسات فالقناة من الأملاك العامة، التي لا تقبل البيع او التنازل عنها لكائن من كان . وهذه الصيغة المضطربة المخالفة لأحكام القانون لا تصلح سندا لتملك قط ، بل هى مبطلة للاتفاق .

خامسا : أقرت الشركة واعترفت بأن قدرا من الأرض التى تسلمتها بمقتضى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، يلزم لأعمال القناة ، إذ قالت باعطاء هذا القدر إلى ادارة الأملاك المشتركة ، وهذا اعتراف ببطلان المزاعم التي أثارتها من قبل والأسس التى انبني عليها حكم التحكيم الذي أصدره نابليون الثالث ، ولا أظن أن حق الدوله فى مطالبة الشركة برد ما اغتصب تنفيذاً لهذا الحكم ، قد سقط ، فاذا كانت الحكومة قد سكتت حتي الآن ، فالسكوت لم يكن إلا نتيجة الاكراه الماثل فى الاحتلال الأجنبي الذى أعدم إرادة الدولة وأهدرها ، ثم إن الغش قد بدأ يفتضح ، ولا يقبل الطعن بسقوط الحق بالتقادم .

سادسا : توجد فقرة فى هذا الاتفاق خاصة بالأملاك المشتركة ، وسنبينها بما فيه الكفاية ، عندما نتناول هذا الموضوع بذاته ، ونكتفى بأن نقول هنا إنه كان من العبث البين أن تقتسم الشركة مع الدولة ثمن الأرض التى تباع بمعرفة الأملاك المشتركة بعد أن تستوفى مقدما ما دفعته مقابل هذه الأرض ، وهذه المشاركة فوضى ما بعدها من فوضى ، وسرقة يسلم بها في اتفاقات رسمية ، فالقناة تجرى فى مصر ، لا فى بريطانيا ، ولا فى فرنسا ، ولكن هكذا سرقت مصر وراحت شركة قناة السويس تبيع أرض مصر وتشارك فى الثمن ! !

سابعاً : الفقرة الخاصة بالقرض ، وفائدته ، وتغيير نظام الشركة ، وهى الواردة فى نهاية الاتفاق لم يكن محلها هنا ، ولذلك نرجىء التعليق عليها فى هذا الفصل من الكتاب (١)

---

(١) وردت فى الاتفاق المبرم في ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ عبارة « اللجنة الدولية » التي انعقدت في سنة ١٨٨٤ و ١٨٨٥ ، وهذه اللجنة هي التى وضعت تصميم توسيع القناة ، دون =

٢ — استراحة الخديو وسلخانة الشركة

ومن المضحكات، المبكيات التى تضمنتها عقود الشركة مع الحكومة، اتفاقات أبرمت واتفق فيها على انتفاع الشركة مجانا باستراحة الخديو فى الاسماعيلية، لقاء منافع للحكومة فى سلخانة الشركة. وأول هذه الاتفاقات عقد أبرم فى أول ديسمبر سنة ١٨٨٨، وتعدل باتفاقات تالية، فجدد لمدة خمس سنوات من أول ديسمبر سنة ١٩١٨ إلى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢٣، وحل محل هذا الاتفاق اتفاقات أبرمت فى ٦ سبتمبر سنة ١٩٢٢ و١٨ و٢٤ سبتمبر و٣١ اكتوبر سنة ١٩٢٣ وبيان ذلك:

١ — فى المادة الأولى من اتفاق اول ديسمبر سنة ١٨٨٨، الذي وقعه عن الحكومة محمد زكى (باشا) وزير الأشغال العمومية، وعن الشركة المسيو « ر. ر. روفيل » وكيلها العام تنازلت الحكومة للشركة عن إيجار « الركن » الذي كان قد أقيم للخديو اسماعيل، فى منطقة العمل بالاسماعيلية، كما تنازلت عن إيجار ملحقاته، وكانت الشركة قد شغلت هذه الأبنية بمكاتبها فى الاسماعيلية، بناء على خطابات تبودلت بينها وبين وزير المالية المصرية فى ١١ ابريل سنة ١٨٨٧، وفى ١٢ ابريل سنة ١٨٨٧.

ومدة الايجار المتنازل عنه فى هذا الاتفاق ثلاثون سنة.

٢ — وتعهدت الشركة بأن تقوم طوال مدة الايجار المتنازل عنها على نفقاتها

= الرجوع تماماً الي الحكومة المصرية، وكأن القناة لا تعنيها في قليل أو كثير وهذه اللجنة ألفت بناء على طلب الحكومة البريطانية من ثمانية أعضاء انجليز هم: الماجور جنرال « سيرأندر كلارك » مفتش عام التحصينات فى وزارة الحربية البريطانية، والسير تشارلزهارتلى والكابتن تشتى، وتوماس مساذرلاند، وجيمس ينبج، ووليم ماكينون، والكسندر، ومن ثمانية فرنسيين في مقدمتهم دي لسبس وواحد عن كل من الدول الآتية: المانيا والنمسا والمجر واسبانيا وايطاليا وهولندا وروسيا. واعتمد برنامج توسيع القناة بمعرفة وزارة الحربية البريطانية، ثم طلبت الأراضي اللازمة من مصر فاعطتها وهي صاغرة بيد الارمني « نوبار » !!

بمصاريف الاصلاح والصيانة ، وأن تسلم « الركن » وملحقاته فى نهاية المدة ، فى حالة صلاحية للاستعمال .

٣ — وفي مقابل ذلك رخصت الشركة للحكومة بأن تستعمل مجاناً ، ولمدة ثلاثين سنة السلخانة الموجودة بالاسماعيلية ، وتستلمها الحكومة بالحالة الرثة التي كانت عليها . ولكنها تعهدت ، أي الحكومة ، بالقيام على نفقاتها بترميم السلخانة وبناءها وجعلها فى حالة صلاحية تامة للانتفاع بها ، بحيث تردها للشركة بعد انقضاء الثلاثين سنة في حالة صلاحية تامة . واحتفظ الطرفان بحق تجديد الاتفاق لمدة أخري بناء على إخطار سابق .

٤ — على أن الحكومة أنشأت سلخانة جديدة فى سنة ١٩٠٩ ، ومع ذلك ولكي تمكن للشركة من الاستمرار فى شغل ركن اسماعيل وملحقاته مجاناً ظلت تشغل السلخانة التى ادعت الشركة ملكيتها .

٥ — وفى ٣١ اكتوبر سنة ١٩٢٣ ، وقعت ورقة سميت اتفاقا ، وقد تناولت موضوع السلخانة ، وتركها للحكومة المصرية ، في مقابل انتفاع الشركة بركن الخديو وملحقاته لغاية نهاية الالتزام أى إلى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

والعجيب أن الذي وقع هذه الورقة نيابة عن الحكومة المصرية ، هو موظف صغير بوزارة الأشغال العمومية اسمه « نجيب ستينو » واسمه يدل على أنه أحد الدخلاء الذين كانت تستعملهم الحكومة فى ذلك الزمن ، وناب عن الشركة الخواجا بليد ، نائب رئيس قسم الدومين والمياه بالشركة .

وأرى أن هذا الاتفاق لاقيمة له ، ولا يعتد به وأن من حق الحكومة أن تقوم بالاستيلاء على استراحة اسماعيل وملحقاتها فى الاسماعيلية ، باعتبارها من أملاك الدولة التى لايجوز أن تؤجر أو يسمح للغير باستعمالها .

وهذا مع مطالبة الشركة بالايجار عن السنوات التى مضت وبالتعويضات ، وأما السلخانة المزعومة فلم تكن سوى أرض فضاء من أملاك الدولة ، لا من أملاك الشركة ، وأقامت عليها الشركة بناء صغيرا في غابر الزمن ، وآل للسقوط قبل أن تتسلمه الحكومة .

٣ — شراء قصر الخديو بالاسماعيلية بأربعة آلاف جنيه !!

كان اسماعيل قد شيد على نفقات الدولة قصراً شامخاً بالاسماعيلية ، لاستقبال ضيوفه فى حفلة افتتاح القناة ، وهذا القصر يعد تحفة نادرة وهو بخلاف الاستراحة الضخمة التى تقدمت الاشارة اليها ، وهذا القصر يعد من أملاك الدولة العامة ، التي لا يمكن بيعها بأية حال .

ولكن الاحتلال البريطانى الذي كان يتعاقد مع نفسه ، مسيطراً على الحكومة ، ومحتكراً للشركة ، قد مكن للشركة من نهب قصر إسماعيل فى الاسماعيلية ، لقاء ثمن بخس ، دراهم معدودات ، فدفعت للحكومة مبلغ ١٢٥٫٠٠٠ ألف فرنك بمقتضى اتفاق مايو — يونيو سنة ١٨٩٢ ، وهذا المبلغ أقل من أربعة آلاف جنيه ، وأعجب من ذلك أن ينص فى الاتفاق على إعفاء الشركة من دفع عوائد وضرائب للدولة عن القصر الذى نهبته ، ولم تنهب الشركة القصر فقط بل نهبت معه الحديقة الفسيحة الملحقة به ، وكل ماهنالك أنها تركت جزءاً منهـا بعرض شارع « ينجريللي » لمرور الجمهور ، مع الاعتراف بالحق لمن يشاء من طرفى العقد ، أى الحكومة أو الشركة ، فى تحويل هذا الجزء المتروك على نفقاته إلى طريق عمومي ، فهل هناك فوضى فى التوثيق ومعاملة الشركة كما لو كانت دولة ، أقبح من هذا ؟ ! وهل هنـاك مغالاة فى السطو والنهب إلى حد الحصول على قصر كبير وحديقته بأربعة آلاف جنيه ، أشد فجوراً من هذا ؟ !

إن عقد البيع باطل من أساسه ، والقصر والحديقة ملك الدولة ، وعليها أن تبادر باستردادهما ومطالبة الشركة بالتعويض عن سنوات حيازتها لهما .

٤ - الشركة تدير مكتب التلغراف

وثمة مظهر آخر من مظاهر مباشرة الشركة لأعمال السيادة فوق أرض الوطن . هذا المظهر يتم عنه اتفاق أبرم بين جناب المستر هالتون « هالتون باشا » الذى عينه الاحتلال مديراً لمصلحة سكك حديد الحكومة ، والتلغراف وميناء الاسكندرية ، وبين المسيو « دى روفيل » وكيل الشركة العام بمصر وذلك فى ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ . وفيما يلى نص هذا الاتفاق :

« فى سبيل تنمية وتيسير المواصلات التلغرافية للسفن المارة بالقناة رخص لشركة قناة السويس بتوصيل مكتبها التلغرافي ببور سعيد بمكتب تلغراف الحكومة المصرية بالمدينة المذكورة .

وتتحمل تلك الشركة نفقات مد الخط وإدارته ، ولكن هذه الرخصة استثنائية ومنحت على سبيل المجاملة ، فلا ترتب لها حقوقاً قبل الحكومة المصرية فى المستقبل .

« وتتسلم الشركة ، لحساب الحكومة المصرية ، ليلا ونهاراً ، وفى جميع مكاتبها التلغرافية بالمحطات الواقعة بامتداد القناة ، فيما عدا الاسماعيلية ، البرقيات الخاصة التي يقدمها القباطنة أو المسافرون بالبواخر المارة بالقناة أو الواقفة بالمحطات ، وتقدم تلك الاشارات التلغرافية إلى مكاتب التلغراف ببور سعيد والسويس ، حسب الأحوال .

« وفى الاسماعيلية ، وبور سعيد ، وحيث لا تفتح مكاتب التلغراف للجمهور ، إلا نهاراً ، من الساعة الثامنة صباحا إلى الساعة الثامنة مساء ، تتسلم الشركة أثناء الليل فيما بين الساعة الثامنة مساء والساعة الثامنة صباحا ، البرقيات الخاصة من القباطنة والمسافرين ، وكذلك البرقيات التى ترسل إلي القباطنة والمسافرين بالبواخر الموجودة بالقناة .

« وتقوم الشركة بتوصيل البرقيات إلي المرسلة اليهم المقيمين فى بورسعيد والاسماعيلية حينما تصل هذه البرقيات فى غير أوقات المكاتب الحكومية .

والبرقيات المرسلة إلى الداخل بعد القناة ، تسلم إلي المكاتب المصرية بمجرد فتحها صباحا .

« وتقوم مصلحة تلغرافات الحكومة المصرية بتسليم المطبوعات وجداول التعريفة وكل مايلزم لاستغلال مرفق التلغراف إلى مكاتب الشركة . والمبالغ المحصلة بمعرفة موظفي الشركة تسدد أسبوعيا إلي المندوب الذي يعين من قبل الحكومة المصرية . وتدفع مصلحة تلغرافات الحكومة لشركة القناة قرشاً صاغاً عن كل برقية مهما بلغ عدد كلماتها ، وذلك مع بقاء التعريفة العمومية كما هى .

ولا تتحمل شركة القناة أية مسئولية عن المواصلات التلغرافية »

والصيغة المتقدمة تدل على أن الشركة بتشجيع الاحتلال ، قد تمادت في الغى ، حتي شاركت الدولة فى عمل خطير من أعمال السيادة ، يبيح لها الاطلاع على الأسرار البرقية ، ويفسح المجال للتجسس ، وعلى هذا النحو كان الاحتلال البريطانى يتعاقد مع نفسه .

ويلاحظ أن الترخيص الذى أعطي للشركة بفتح مكتب تلغراف خاص لها ، قد أعطي فى اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، فى حدود ضيقة جدا ، كما يستفاد من نص المادة ٣ من الاتفاق المذكور وهو :

« اتفق الطرفان ، على أنه من المسلم به ، أن الشركة لا غرض لها إلا استغلال وصيانة وتوسيع القناة البحرية . وتبعاً لذلك فانها تدخل تحت سيادة القانون العام ، وتتنازل عن كل استثناء من هذا القانون ، وعن كل ميزة أو امتياز خاص . وعلي ذلك فان الشركة تعامل فيما يتعلق بالخدمات البريدية والبرقية معاملة الجمهور تماماً ، وإنما رخص للشركة بالاحتفاظ بتلغرافها الخاص لخدمات مكاتبها وحركة مرور البواخر فى القناة فقط »

ومن هذا النص يتضح تماماً أن الحكومة المصرية قد اتخذت حذرها وحرصت في اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ على تجريد الشركة من كل مظهر من مظاهر السيادة أو مشاركة الدولة فى السيادة وأنزلتها علي حكم القانون معتبرة أن القيام بأعمال البريد والتلغراف عمل من أعمال السيادة وتنفرد به

الدولة ، وأما الخط الخصوصى الذى ترك للشركة فقد تقرر أن يقتصر استعماله علي توجيه نشاط الشركة الداخلي والاشارات الخاصة بالبواخر وحركتها ولا يدخل فى ذلك بأية حال تلقي برقيات من القباطنة أو المسافرين ولكن الاحتلال البريطاني بعد أن تملك الشركة أضفى عليها من الصفات والخصائص ، ما كان قد جردها منه الخديو إسماعيل ، ومن ذلك الاتفاق الذى عقد فى ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ ، والذى وقعه عن الحكومة المصرية المستر هالتون الذى تقدمت الاشارة اليه .

على أن اتفاقا تالياً أبرم فى ٢٠ مايو سنة ١٩٠١ وقصر استخدام الترخيص الوارد فى اتفاق ٢١ ديسمبر سنة ١٨٨٩ على المحطات التي ترسو فيها السفن بالقناة .

ومن رأينا أن يعاد النظر فى الأمر لتعرف مدى نشاط الشركة التلغرافى فى الوقت الحاضر ، وتعامل طبقاً المبادىء العامة فى القانون الاداري ، فيحرم عليها مباشرة أى نشاط تلغرافى ، أو بريدي ، حتى فى أغراض إدارة الحركة فى القناة ، اللهم إلا تحت مباشرة وإشراف وبمعرفة مكاتب مصلحة تلغراف وتليفونات الحكومة المصرية ويمكن فتحها فى منطقة نشاط الشركة وتستطيع هذه المصلحة الحكومية أن تؤدى للشركة الخدمات التي تطلبها لتيسير الحركة في القناة ، ويجب أن تعامل كشركة مصرية مساهمة معاملة سائر الرعايا فى هذه البلاد ، وإذا كان الخديو إسماعيل ، بالرغم مما يوجه اليه من مآخذ ، قد فطن لهذه القاعدة ودفع خطر التجسس وشبهة مباشرة الشركة لعمل من أعمال السيادة ، فاننا في العصر الذى نعيش فيه نستطيع أن نكون أكثر وعياً واحتياطاً من اسماعيل المتلاف ! ! .

والشركة قد تمادت ، واستغلت سكوت الحكومات في العهد البائد حتي أضحت تتصل من مدن القناة بمكتبها بالقاهرة اتصالا مباشراً بخط خاص ، وهذا ما لا ينبغي أن يرخص به ، لأن ذلك يخرجها عن نطاق المراقبة التي يجب أن تفرض على حركاتها وسكناتها ، وأكثر من ذلك وأشد إمعانا في الاعتداء علي سيادة البلاد وحرماتها ، أن تستعمل الشركة فى مكاتباتها واتصالها بمكاتبها الغير شرعية بالخارج ؛ بل وببعض الحكومات الأجنبية

طريقة الشفرة ، وهذا استثناء يرخص به للبعثات الدبلوماسية وحدها ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، أما أن تنتفع الشركة بذلك وتستخدم الشفرة ، فتلك هى الفوضى بعينها ، وهذا جرم في نظر القانون ، ويجب أن يضرب على يد الشركة حتى تلزم حدودها وتقلع عن نزوعها الاستعمارى ، وتعتبر نفسها شركة مصرية مساهمة خاضعة لسلطان القانون المصرى ، ولرقابة الدولة المصرية رقابة تامة .

٥ — اعفاء الشركة من الضريبة على المبانى

فى ١٣ مارس سنة ١٨٨٤ ، صدر دكريتو بفرض ضريبة على المبانى فى الديار المصرية ، وأبت الشركة إلا أن تستثنى من هذه الضريبة ، فأبرمت اتفاقات مع الحكومة المصرية بموجب خطابات متبادلة بين الطرفين ، وأول هذه الاتفاقات ماورد فى الخطابين المتبادلين في ٢٠ ، ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٦ ، ثم إتفاق ٥ يناير سنة ١٨٨٧ . وبموجب هذين الاتفاقين تقرر إعفاء الشركة من دفع ضريبة المباني ، بالنسبة لسائر المبانى المقول أنها تستعمل فى خدمة حركة المرور وصيانة القناة ، أي مكاتب الشركة وورشها ومخازنها ومحطاتها . . . الخ والعبارات التى استعملت فى صياغة الاتفاقات عبارات لولبية ومطاطة ، بحيث لايسهل حصر المباني المقول انها اقيمت لغرض إدارة الحركة وصيانة القناة فقط ، وأما المباني الأخري التى أقامتها الشركة للاستغلال العقارى ، مع ما في ذلك من إهدار لحرمة الاتفاقات الأصلية التى أبرمت فى سنة ١٨٦٦ وهذه المباني فرضت لها استثناءآت من دكريتو ١٣ مارس سنة ١٨٨٤ ، فاتفق على أن تقدم الشركة فى السنوات ١٨٨٦ و ١٨٩٤ و ١٩٠٢ و ١٩١٠ و ١٩١٨ و ١٩٢٦ قوائم بتكاليف مبانيها بحيث تحسب الضرائب من واقع تلك التكاليف بنسبة ٨ فى المائة .

وفى ١٥ أبريل سنة ١٩٠٢ وكذا فى ٣١ مارس سنة ١٩١٠ تلقت الشركة كتابين من وزير المالية المصرية بتوكيد ماورد باتفاق سنة ١٨٨٧ من حيث اعفاء مبانى الشركة التي تستعمل فى حركة المرور وفي صيانة القناة واتفقوا على تفاهم الطرفين مقدما بشأن العوائد كلما انقضت فتره ثمانى

سنوات ، وفى حالة السكوت تطبق القواعد الواردة في دكريتو ١٣ مارس سنة ١٨٨٤ .

والذى نعترض عليه فى هذه الاتفاقات هو إعفاء مبانى الشركة من العوائد، فان الاعفاء لا يكون إلا بالنسبة لأملاك الدولة العامة .

ويلحق بالمسألة المتقدمة مسألتان ثانويتان :

أولا — فى سنة ١٨٩١ طلبت الحكومة من الشركة أن تدفع الشركة لها عوائد عن النخيل المنبثة فى منطقة عمل الشركة فأجابتها الشركة بأنها لم تقم بزراعة هذا النخيل وإنما وجدته منزرعا ، أو نبت من تلقاء نفسه وارتضت الحكومة هذه الاجابة وأوصدت الموضوع حتي الآن متنازلة عن مطالبة الشركة بأي شىء بخصوص أشجار النخيل .

ثانياً — عينت الحكومة بناء على طلب الشركة خفراء لحراستها وحراسة منشا تها ، فرأت من حقها أن تطلب من الشركة دفع أجور هؤلاء الخفراء ، طبقاً لتعريفة تقررت فى مرسوم صدر فى ١٦ فبراير سنة ١٩٢٤ ، وحينئذ أثارت الشركة مسألة إعفائها من العوائد ، وبعد أخذ ورد ، قبلت الشركة، فى حدود ضيقة جدا أن تدفع ضريبة الخفر ، بالنسبة للمبانى التي تحصل عنها عوائد ، وليس بالنسبة لما أعفي من العوائد بدعوى أنه يستعمل في حركة الملاحة أو فى الصيانة .

ولما طولبت بضريبة الخفر بالنسبة المبانى التي تقيمها وتؤجرها للغير ، قالت : إن هذه الضريبة تقع على كاهل المستأجر ، ولكنها مع ذلك مستعدة لسدادها فيما إذا استحال تحصيلها من المستأجرين ، وقد أذعنت الحكومة وتبودلت بهذا الشأن مراسلات بين وزير المالية ووكيل وزارة المالية ، وإدارة الشركة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٢٥ وفى ١٦ و ١٧ و ٢٤ فبراير و ٩ و ٢٤ مارس و ٦ و ٢١ و ٢٤ أبريل و ١٢ و ١٩ و ٢٥ مايو سنة ١٩٢٦ ، وكذلك فى ٧ و ١٨ يونيو سنة ١٩٢٧ ، ونرجو أن تكون هذه المكاتبات موجودة بملفات الحكومة وأن يعاد النظر فى الأمر لتصفية أخطاء الماضي .

٦ — الشركة هي التي ترخص للحكومة بالأراضي اللازمة لمصالح البريد وغيرها بشروط !!

وقد انقلب الوضع فى ظل الاحتلال ، وراحت الشركة تتصرف فى الأراضى كما لو كانت مالكة للقناة ومنطقتها ، والحكومة المصرية حكومة أجنبية ولا شأن لها بالقناة . ومن مظاهر هذه الفوضى ، وذلك الطغيان الاستعماري ، والاستخذاء الذي انحدر اليه برادع الانجليز الذين حكموا هذه البلاد بأمر الانجليز ، الاتفاق الذى وقعه مصطفى فهمى (والد صفية زغلول) ، بوصفه رئيسا لمجلس الوزراء ووقعه بالنيابة عن الشركة وكيلها العام ؛ وذلك فى ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ .

وفي ديباجة هذا الاتفاق ذكرت الحكومة أنها متمسكة بنص المادة ١١ من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ فلها أن تحتل مجاناً ، ولمصلحة إدارات البريد والجمرك والتحصينات العسكرية الخ ، الأراضى التى تراها ملائمة ، من بين الأراضى التي تحوزها إدارة الأملاك المشتركة وقالت الشركة فى الديباجة أيضاً أنه على الرغم من نصوص المادتين ١١ و١٢ من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وأنه ليس على الحكومة إلا أن تفي بالنفقات التي بذلتها الشركة فى خلق هذه الأراضي ، فان الشركة تتمسك بنصوص المادتين ١ و٢ من إتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ الذى يلزم الحكومة بأن تدفع لادارة الأملاك المشتركة ثمن الأراضى التي تحتلها لاقامة مكاتبها الادارية

وبعد هذه الديباجة ، ذكرت المادة الأولى من اتفاق مصطفى فهمى المشار اليه ، أنه يحق للحكومة أن تحتل مجاناً لاقامة مصالحها العامة أراض تدخل فى حيازة الأملاك المشتركة وذلك طيلة مدة الالتزام ، وبشرط ألا تتجاوز مساحة هذه الأراضى عشرة هكتار ، سبعة منها فى بورسعيد وثلاثة فى الاسماعيلية .

وورد فى المادة الثانية مامعناه أن سعر المتر في الأراضي التي تحوزها

الأملاك المشتركة قد بلغ واحد وأربعين فرنكاً ، بسعر ذلك الوقت (حوالى جنيه ونصف أو اكثر من ذلك بقليل) فان الأراضى التى تحتلها الحكومة في بورسعيد يجب ألا تزيد قيمتها على ٢ مليون وثمانمائة وسبعين ألف فرنك وهي القيمة المقررة وقتئذ لسبعة هكتار فى بور سعيد ، وأما في الاسماعيلية فلا تزيد قيمة هذه الأراضي عن ٢٣٤ ألف فرنك أى قيمة ثلاثة هكتار بالاسماعيلية . ومهما بلغت القيمة وقت تسلم الحكومة للأراضي ، فان تقديرها سيكون طبقاً للسعر المقرر في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ بالنسبة لمتوسط سعر المتر الواحد

وجاء فى المادة الثالثة أنه إذا تبين أن قيمة الأرض التي تحتلها الحكومة أقل من المتوسط المشار اليه فى المادة السابقة فانها لا تملك الحق مع ذلك فى الاستيلاء على اكثر من سبعة هكتار فى بور سعيد وثلاثة هكتار فى الاسماعيلية .

وأما إذا حدث العكس وزدات قيمة الأرض عن المتوسط المشار اليه فتنقص المساحة التي يرخص للحكومة بالاستيلاء عليها عن سبعة هكتار فى بور سعيد وثلاثة هكتار بالاسماعيلية بحيث لا تتجاوز القيمة القيم المقررة فى المادة الثانية المشار اليها .

وجاء في المادة الرابعة أنه إذا رأت الحكومة أنها محتاجة إلى مساحة إضافية من أراضي الأملاك المشتركة فانها تدفع للاملاك المشتركة قيمة الأراضى الاضافية حسب السعر الذى تقرره والذي تبيع بمقتضاه الأملاك المشتركة للجمهور .

وتضمن الاتفاق نصاً آخر أشد قبحاً من النصوص المتقدمة ، وهو نص المادة الخامسة ، إذ ذكر فيه أن الحكومة تستطيع أن تستولى علي ماعساه أن يكون خاليا من الأرض فى الحدود المتقدمة ولكن تقدم علي مصلحة الحكومة مصلحة الشركة بمعنى أنه إذا قالت الحكومة للشركة أنها محتاجة لقطعة معينة لاقامة ثكنات أومكاتب بريد أو جمرك أو نحو ذلك وقالت الشركة ان هذه القطعة بالذات تلزمها ، فالقول ما قالته الشركة لا ما تقوله الحكومة .

وجاء بالمادة السادسة أن الحكومة تتعهد بعدم المطالبة باحتلال أية قطعة من الأرض مجاناً فى ميناء بور توفيق، كما لو كان هذا الميناء ملكا خالصا للشركة.

والأراضي التي استولت عليها الحكومة قبل هذا الاتفاق تظل بحالتها بحيث لايجوز للحكومة أن تطلب ردشيء تكون قددفعته زيادةعن القواعد المقررة فى بنود هذا الاتفاق (المادةالسابعة)

وفى كل مرة ترى الحكومة أنها محتاجة لاحتلال قطعةمن ارض الأملاك المشتركة فعليها أن تقدم طلبا للجنة الأملاك المشتركة التي تعد عقدا بالقطعة المطلوبة وموقعها ومساحتها وقيمتها حسب تعريفة ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ (المادة الثامنة).

وجاء بالمادة التاسعة أنه فى كل مرة تتوقف الحكومة عن استعمال أرض تكون قد تسلمتها مجاناً من الأملاك المشتركة فانها تردها للأملاك المشتركة لتبيعها وما يتحصل من البيع يخصم منه ثمن المباني التى تكون الحكومة قد أقامتها ويقدرهذا الثمن بمعرفة الأملاك المشتركة ويرد للحكومة، والباقى يدخل خزانة الأملاك المشتركة.

وتتمتع الشركة بنفس المعاملة بالنسبة للاراضى التي تكون فى حيازتها ثم ترى عدم لزومها لها.

وجاء فى هذه المادة أيضا، أنه فى كل مرة ترد الحكومة أرضاً تكون قد استلمتها، ويجرى هذا الرد طبقا لأحكام هذه المادة، فانه يحق لها أن تطلب مساحة اخرى مساوية لما ترده أو تساوى قيمتها قيمة ماترده، وذلك فى حدود الأحكام الواردة فى المادة الأولى والثانية من الاتفاق.

وهكذا، كانت تتعاقد الشركة مع الحكومة تعاقد المالك بالنسبة لما يمتلك، دون أن تكون الشركة مالكة للأرض، وحتي فى حالة الملاك فان الدولة تستطيع دائما أن تنزع الملك للمنفعة العامة، ولكنها حرمت نفسها من هذه الميزة طبقا لهذا الاتفاق العجيب، وتعاقدت الحكومة مفترضة أن شركة قناة السويس دولة فى داخل الدولة

٧ – الترخيص للشركة بتسيير قاطرات بخارية

من بور سعيد إلى الاسماعيلية

في ظل الاحتلال أيضا رخصت الحكومة المصرية، بمجرد مكاتبات متبادلة لشركة القناة، تسيير خط سكة حديد بخارى، كان يسمى بالترام البخارى، وذلك بين بورسعيد والاسماعيلية، وافتتح هذا الخط في ٢ ديسمبر سنة ١٨٩٢، ثم ألغته الشركة لما ضاقت به ذرعا، طبقا لاتفاق أبرم في أول فبراير سنة ١٩٠٢، إذ حلت قاطرات السكة الحديد محل الترام البخارى، وذلك طبقا لاتفاق أبرم في أول فبراير سنة ١٩٠٢، وافتتح هذا الخط في ٣١ مايو سنة ١٩٠٢.

اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ وقد ألغت الحكومة أحد بنوده

والقضية المرفوعة من الشركة مطروحة على مجلس الدولة.

في أول فبراير سنة ١٩٠٢، وقع مصطفى فهمى، بوصفه رئيسا لمجلس النظار اتفاقا مع « البرنس أوجست دارنبرج »، بوصفه رئيسا لمجلس إدارة شركة قناة السويس اتفاقاً خاصاً بانشاء خط سكة حديد بين بورسعيد والاسماعيلية وميناء بورسعيد، ووافق مجلس النظار على هذا الاتفاق في أول مارس، من تلك السنة. وفيما يلي خلاصة لما تضمنه الاتفاق من أحكام:

الباب الأول

سكة حديد عادية بين الاسماعيلية وبورسعيد

المادة الأولى

« بناء على طلب الحكومة المصرية ، قبلت شركة قناة السويس ، أن تحول على نفقاتها الخط بين الاسماعيلية وبورسعيد إلى خط معتاد بحيث يكون الاتساع بين القضيبين ١٫٤٥ متراً بدلا من ٠٫٧٤ مترا ، وأن تصل هذا الخط بسكك حديد الحكومة فى الاسماعيلية »

المادة الثانية

« قبلت الشركة أن تؤجر للحكومة المصرية ، ولمدة الالتزام ، الخط المشار إليه بين الاسماعيلية وبورسعيد بعد تحويله وتتعهد الحكومة باستغلاله على نفقاتها وتحت مسئوليتها . وعند انتهاء مدة الالتزام تصبح الحكومة مالكة للخط وملحقاته بقوة القانون » .

« وإذاما عهدت الحكومة مستقبلا إلى إدارة من الادارات أو شركة من الشركات باستغلال الخط المشار إليه ، فان الحكومة تظل مسئولة قبل الشركة ، عن التزاماتها المترتبة على هذا الاتفاق »

فيما تقدم الجزء الأول من موضوع الاتفاق المشار إليه ، وقد نصت المادة الثالثة على بيان الأشغال المطلوبة فيه ، وتكفلت الحكومة بأن تقدم أثاث المحطات وعدد وأدوات الورش والمخازن وجميع المواد المطلوبة للعملية . وأعجب من ذلك ، فان الشركة لم تقم بتنفيذ العملية بل تعهدت الحكومة في المادة الرابعة ، بأن تقوم لحساب الشركة بعملية تحويل هذا الخط من سكة حديد ضيقة إلى خط يكون على نمط خطوط سكك حديد الحكومة المصرية ، فالحكومة هى التى تنفذ العملية فى أرض الدولة ، باتفاق مع الشركة على طريقة التنفيذ ، وعلى تفاصيل المباني والمنشئات .

وجاء فى المادة الخامسة أن الشركة تدفع للحكومة مقدماً كل ثلاثة أشهر المبالغ اللازمة للبناء، وكذلك تراجع الحسابات كل ثلاثة أشهر ؛ وفى نهاية الأعمال تجري تصفية الحساب نهائياً .

وأما التحسينات التالية فلا تجريها الحكومة إلا بعد اتفاق عليها مع الشركة مقدما . وإذا كانت أعمال التحسين من الأهمية بمكان فتتبع بشأنها الأحكام المتقدمة من حيث طريقة تنفيذها والمحاسبة عليها بين الطرفين .

وارتضت الحكومة أن تحدد الأراضي التى يسير عليها الخط وتلتزم بالاستغلال بموافقة الشركة، وألا تتجاوز النطاق الذى تحدده الشركة .

وتعين الشركة واحدا أو أكثر من رجالها كمشرفين على الأعمال التي تنفذها الحكومة لحسابها .

ومعنى تلك الشروط أن الشركة انقلبت إلى مالك للأرض ولخط السكة الحديد ، وما الحكومة إلا مقاول ، وأجير لدي الشركة يخضع لتعليماتها وأوامرها ، ثم يؤجر الخط منها .

وقد جرت عملية تحديد الأرض التى لا تتجاوزها الحكومة فى المدة من ١٥ سبتمبر سنة ١٩٠٧ إلى ٢٣ مايو سنة ١٩٠٨ ، وذلك طبقاً لتصميم موقع من الشركة ومن مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية .

وفى السنوات التالية ادعت الشركة أن الحكومة قد تجاوزت النطاق الذي حددته لها الشركة فسرقت عشرة هكتار فى مناطق القنطرة والاسماعيلية وذلك فيما بين سنتى ١٩١٤ و ١٩١٨ ، ودخلت الحكومة مع الشركة فى مفاوضات بهذا الخصوص في ابريل سنة ١٩٢٨ ، وقبلت الحكومة أن تذعن لادعاءات الشركة وتعاملها كدولة ذات سيادة، ولله فى خلقه شئون ! !

وفى المادة السادسة من الاتفاق ، تعهدت الحكومة بأن تدفع للشركة دفعات سنوية تتناقص تدريجيا لتغطية ما أنفق وما تنفقه الشركة مستقبلا على هذا الخط ، وقبلت الحكومة أن تدفع للشركة فائدة قدرها ٤ ٪ عن المبالغ التى تدفعها . ولكن مصاريف التحسين تسدد على دفعات سنوية يتفق عليها مستقبلا .

ويبدأ سداد دفعات السنوات من الوقت الذي تتسلم الحكومة فيه الخط وتستغله .

وفي أثناء تنفيذ عملية الخط الجديد تعهدت الحكومة بأن تكون مسئولة من كافة النواحي عن إدارة واستغلال خط الشركة الأصلي (المادة ٧)

وتعهدت الحكومة ، بأن تسير يوميا ، على خط الاسماعيلية ، بور سعيد ، قطارين للمسافرين ، فى كل من الاتجاهين ، ويقف أحد هذين القطارين ، فى جميع المحطات بناء على طلب الشركة ووفق هواها ، كما تعهدت بأن تضع تحت تصرف الشركة سنويا اثني عشر قطاراً خاصا من بورسعيد إلى الاسماعيلية وبالعكس (١)

وأقبح مما تقدم أن الحكومة قد تعهدت في المادة التاسعة بأن تمنح السفر مجاناً فى جميع القطارات بين الاسماعيلية وبور سعيد للذين يحملون رخصاً بذلك من الشركة بشرط ألا يزيد الاعفاء السنوى عن مليون وثلثمائة ألف مسافر كيلومترى ، وكذلك قبلت الحكومة أن تعفى البضائع والأشياء التى تطلب الشركة إعفاءها من النولون فى حدود أربعين ألف طن كيلومترى فى السنة ولا تحصل أجور عن أربعة آلاف حقيبة حمولة كل منها أقل من عشرين كيلو جراماً ! !

أفلا تعد البنود المتقدمة مشاركة للدولة فى سيادتها على البلاد ، بل إهدارا لسيادة الدولة ، ومخالفة لأبسط مبادىء العدالة والأخلاق ؟ ! وهل يجوز أن تستمر تلك المأساة التي تورط فيها خائن ، من عبيد الاحتلال ، يقال له مصطفي فهمى ؟ !

نترك الجواب عن هذا السؤال لذوي الضمير الوطنى والعقل القانوني ، وننتقل إلى الباب الثانى من أبواب الاتفاق مع ملاحظة أن الفوضي قد استشرت فى السنوات التالية فرفع الاعفاء الكيلومترى إلى مليون وخمسمائة ألف فى السنة وذلك فى سنة ١٩٠٨ ، وإلى مليون وسبعمائة ألف فى سنة ١٩١٢ ، وإلى مليونين ومائتى ألف فى السنة فى سنة ١٩٢٢

(١) في كتاب مؤرخ فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٠٣ تنازلت الشركة عن القطارات الخاصة

وبالنسبة للبضائع رفع الاعفاء إلى ٤٤ ألف طن كيلومتري فى اتفاق أبريل سنة ١٩٠٦، وإلى مائة ألف طن كيلومترى فى أول يناير سنة ١٩٠٧

الباب الثاني

ميناء بورسعيد

أى بلد يسلم موانيه للغير أو يشرك فيها دولة أجنبية يتنازل عن استقلاله وسيادته وكذلك الحال إذا كان الشريك شركة، والمصيبة أشد حينما تكون هذه الشركة هى شركة قناة السويس التى تهيمن عليها حكومة انجلترا، هيمنة تامة، كما سبق أن أوضحنا. هذه بديهية لا يمكن أن ينازع فيها، فالموانى هي أسرار الدولة، الاستراتيجية وهي حياتها التجارية والاقتصادية، فلننظر ماذا فعل مصطفى فهمى، خادم الاحتلال وصنيعة كرومر، فى اتفاق اول فبراير سنة ١٩٠٢.

المادة العاشرة

« استجابة لطلب الحكومة المصرية (١) تتحمل شركة قناة السويس نفقات الأعمال اللازمة لتوسيع ميناء بور سعيد، تمشياً مع الضرورات التي يفرضها تقدم الحركة التجارية. والشركة هي التى تقرر طبيعة تلك الأشغال وتضع خططها وتفاصيلها وطريقة تنفيذها، ولكنها تجعل الميناء في حالة تكفى للاحتياجات التجاريه، وبعد توقيع هـذا الاتفاق، تعمل على توسيع الميناء كلما نمت تلك الاحتياجات.

ومع مراعاة التحفظ الوارد في الاتفاقات السابقة، الخاص بسيادة، الدولة والحقوق المترتبة على السيادة، تعتبر الشركة وتظل طبقا لعقود

---

(١) الحرص في الصياغة على هذه العبارة، دليل سوء النية، وشعور الشركة والانجليز أنهم يرتكبون جريمة، ويريدون أن يلقوا تبعتها على الحكومة!!

التأسيس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وفي ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والفرمان الأمبراطورى ، في ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، والاتفاقات المختلفة التي تناولت حقوقها والتزاماتها ، مسئولة وحدها عن إدارة ميناء بورسعيد ، طوال مدة عقد الالتزام ، باعتبار الميناء جزءاً لايتجزأ من القناة فهي التي تشرف عليها وتدير كل العمليات البحرية والتجارية » .

وهذا البند الفظيع هو التنازل بعينة عن سيادة الدولة على ميناء بورسعيد ، وهو بحق أخطر ميناء ، لافى مصر فقط ، بل فى طريق الشرق ، إذهو بوابة الشرق ، فكأن مصطفى فهمي بذلك الاتفاق قد سلم مفاتيح الشرق لشركة قناة السويس ! !

المادة الحادية عشرة

جاء في هذه المادة أن ميناء بورسعيد لاتشمل فقط سطح المياه فى البقعة التي تكون بامتداد الميناء بل تشمل مجري الماء والأحواض وشقة من الأرض بامتداد الأحواض . وحدود المنطقة البحرية والأرضية هي التى يتألف منها ميناء بورسعيد .

وقد أرفق بالعقد تصميمات وخرائط للميناء رتبت بحروف أبجدية لاتينية وردت فى الفقرة الأولى من المادة المشار إليها وعينوا في هذه الرسومات المنطقة الحرة ، من الناحية الجمركية . وتناولت المادة الرسوم الجمركية وسائر الرسوم التى تفرضها الحكومة في المستقبل ، على أنه يمكن تحصيل رسوم فى داخل المنطقة الجمركية على الفحم حينما يكون بضاعة ترانزيت ، وعلي المواد التى تستهلك أو تدخل فى أعمال البناء .

ويستثني من حكم الفقرة المتقدمة المواد التى تستهلك بداخل السفن وكذا الأجهزة والمود التى تستعملها الشركة في صيانة وتحسين واستغلال القناة البحرية وموانيها .

وهذا الاعفاء الجمركى قد منحته الحكومة للشركة كتعويض إجمالى عن النفقات التى تتحملها طبقا للمادة العاشرة المتقدمة ، فى مقابل استعمال

الحكومة للخط الحديدى بين الاسماعيلية وبورسعيد والارض المستعملة في استغلال هذا الخط .

والمضار والأخطار التى ترتبت على هذه المادة تتلخص فيما يأتى :

أولا : وضعت الميناء والأحواض والمياه الاقليمية للدولة وأرصفة الميناء ؛ والمنطقة الحرة الجمركية تحت ادارة واشراف شركة قناة السويس ؛ وفى هذه الرقعة ما فيها من أسرار استراتيجية وأسرار تتعلق باقتصاديات البلاد ومستقبلها التجارى ، بل وبأمنها وسلامتها ، ومادمنا قد عرفنا أن شركة قناة السويس هى جهاز من أجهزة الحكومة البريطانية فمعنى ذلك أن ميناء بورسعيد قد وضع تحت تصرف الحكومة البريطانية ومنه تستطيع أن تهدد حياة مصر فى أى وقت ؛ وهذا فيما اعتقد أخطر وأشد مرارة من احتلال الانجليز للقاعدة العسكرية فى فايد .

ثانياً : . بهذه المادة قيدت الشركة وهى الستار الذى تختفى وراءه الحكومة البريطانية ، الدولة المصرية فى سيادتها الجمركية لتضمن مرور البضائع الترانزيت بالقناة فى مقابل رسم المرور الذى تحصله الشركة فقط وبذلك لاتستطيع مصر أن تحصل رسوماً نوعية على البضاعة المارة بالقناة ولاتستطيع أن تلجأ لنظام الحماية الجمركية إذا ماقضت عليها سياستها أوظروفها الاقتصادية بأن تلجأ لهذا الاجراء .

وهذا يفسر ما قلناه غير مرة من أن الغاية من القناة هى تمكين بريطانيا من نهب المواد الخام من الشرق وإغراق الأسواق فى الشرق بالبضائع المصنوعة وبذلك يضمن الاستعمار الرأسمالى لنفسه طول البقاء ، فكأن مصطفى فهمى قد أتم بهذا الاتفاق العجيب رسالة « دى لسبس » في فرض سيطرة الغرب على الشرق .

ثالثاً : . إعفاء أدوات الشركة ومهماتها من الرسوم الجمركية يعد سرقة بالغة حد الخطورة ، وقد بينا فى الجزء الأول من هذا الكتاب ، كيف أن

الشركة ، كانت معفاة من الرسوم الجمركية فى الاتفاقات التى عقدها محمد سعيد ، ثم استرد اسماعيل هذا الاعفاء فى الاتفاق الذى أبرمه مع الشركة فى ٢٣ ابريل سنة ١٨٦٩ ، اذ تنازلت الشركة فى المادة الاولى منه عن حق الاعفاء من الرسوم الجمركية المنوه عنه في المادة ١٣ من عقد ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وذلك فى مقابل حصولها علي مبلغ عشرين مليوناً من الفرنكات الذهب ، ولما لم يكن المبلغ متوفراً في الخزانة المصرية تنازل اسماعيل فى المادة العاشرة من الاتفاق المشار اليه عن فوائد أسهم مصر فى شركة القناة وقدرها ١٧٦و٦٠٢ سهما لمدة عشرين سنة ، ولذلك لما بيعت الأسهم لحكومة انجلترا بمبلغ يقرب من أربعة ملايين من الجنيهات اجبرت الحكومة المصرية علي دفع فائدة لهذا المبلغ قدرها ٥ ٪ لمدة عشرين سنة فاستردت انجلترا القيمة التي دفعتها في خلال عشرين سنة وذهبت اليها الأسهم بغير مقابل .

ومن بواعث الدهشة أن تسترد الشركة ، أعنى حكومة انجلترا هذا الاعفاء بغير مقابل اذ لايمكن أن يكون هذا المقابل هو التعويض عن توسيع الميناء التى سلمت للشركة وكأنها حق خالص لها .

ومعروف أن هذه السرقة العلنية قد جرت بغير علم الشعب المصرى ، وعلى خلاف إرادته ، ونفذت بيد رجل اصطنعه الاحتلال واستوزره اللورد كرومر ثلاثة عشر عاماً فلا يمكن أن يحتج على مصر بعد أن فكت قيودها بتلك الاتفاقات العجيبة ويجب أن تلغى وتطالب الشركة قضائياً برد ما استولت عليه بغير وجه حق .

المادة الثانية عشرة

نصت الفقرة الأولى من هذه المادة على جواز امتداد المنطقة الحرة بالشاطئين الافريقي والآسيوى ، طبقاً لاتساع الميناء مستقبلا وأن الأرض التى تبسط نفوذها عليها حسب هذا الاتساع تحدد دائما باتفاق بين الشركة والحكومة المصرية . واحتفظت الشركة فى الفقرة الثانية من المادة المشار إليها بمساحات واسعة من الأرض المصرية بامتداد الشاطئين الآسيوى والافريقي لتوسيع

المنطقة الجمركية الحرة في المستقبل .

المادة الثالثة عشرة

أدخلت هذه المادة ضمن المنطقة الحرة الجزء الشمالي من الحوض الذى ترسو فيه الصنادل التي تحمل الفحم والحوضين المتقاطعين ، والذين كانا قد حفرا بمعرفة الأملاك المشتركة ، وقبلت الشركة أن ترد نصف النفقات إلى الحكومة في مقابل تمتعها بمفردها طيلة مدة الامتياز بتلك الاحواض .

المادة الرابعة عشرة

تشترى الشركة لحسابها وعلى نفقاتها الأملاك الخاصة التى تدخل فى المنطقة الحرة والمنطقة التى احتفظ بها لتوسيع المنطقة الحرة ، وفيما اذا عجزت الشركة عن شراء هذه الاملاك الخاصة بالطرق الودية فان الحكومة تنزع ملكيتها للمنفعة العامة وذلك لحساب الشركة وعلي نفقاتها وبناء علي طلبها .

وتستمر الشركة فى تحصيل الرسوم التي تفرضها طبقاً للاتفاقات السابقة وحسب التعريفة التى قررتها ، لقاء الخدمات التى تؤديها للبواخر ، وللبضائع كتأجير الصنادل والأجهزة الأخرى . . . الخ . وقد رخص لها بالتوسع فى ذلك لتتكسب من الخدمات الجديدة التى يمكن أن تؤديها للبواخر كالسفن والتفريغ ، وتخزين البضائع فى مخازن برية أو عائمة . . . الخ .

ومن حقها أن تقيم فى المنطقة الحرة المباني والشؤن وغير ذلك مما يلزم لاستغلال الميناء ولهـا أن تؤجر أماكن للافراد لتكفل الاستغلال العادى الميناء وليس لها أن تؤجر أماكن للافراد وهي بصدد استغلال المنطقة الحرة فى أغراض أخرى إلا بالحصول علي موافقة الحكومة المصرية مقدماً .

وعند انتهاء مدة الامتياز ، تستولى الحكومة المصرية على الميناء وملحقاتها طبقاً لما جاء في المادة العاشرة من عقد ٣٠ نوفبر سنة ١٨٥٤ والمادة ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

التعليق على المادة ١٤

تتضح فظاعة ماجاء بتلك المادة فيما يأتى :

أولا : تنازلت الحكومة التى عقدت ذلك الاتفاق عن سيادة الدولة ، أو على الأقل أشركت الشركة فى السيادة ، إذ قبلت مبدأ نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة ، فى حين أن الأملاك لاتنزع إلا بمعرفة الدولة للمصلحة العامة ، ولا يتصور عقلا أن يكون نزع الملكية لحساب شركة من الشركات وبناء على طلبها ، وهنا نرى مصطفي فهمي قد أعاد المبادىء التى تضمنها فرمان محمد سعيد ذلك الفرمان الذى أباح نزع ملكية الأفراد لمصلحة الشركة من أجل شق الترعة الحلوة ، وكان اسماعيل قد قضى على هذه الفوضى ودفع فى ذلك ثمناً غالياً بلغ ثلاثة ملايين وستمائة ألف جنيها ذهباً وهو التعويض الذى فرضه نابليون الثالث فكأن الاحتلال البريطاني قد محا بجرة قلم ما كان قد ظفر به اسماعيل ودفع فيه اموالا أدت لخراب البلاد مالياً .

ثانيا : أصبح الالتزام الذى حصلت عليه الشركة بمثابة عقود امتياز مركبة فلم تعد المسألة مجرد إدارة حركة فى القناة لحساب الحكومة المصرية ، بل أعمال أستغلال مختلفة وامتيازات شتى حصلت عليها بغير مقابل كان يباح لها فرض رسوم لقاء خدمات تؤديها للبواخر كتأجير الصنادل والآلات الأخرى واستعملت فى الصياغة كلمة . الخ . . لكى تطلق يد الشركة فتستغل القناة والميناء فى كل ماتراه وجهاً للاستغلال والايراد وذلك كله بغير مقابل ، ولم تترك صغيرة ولا كبيرة إلا وقد حصلت عليها حتى أعمال الشحن والتفريغ وتخزين البضائع وتأجير الشون وأرصفة الميناء للافراد وهكذا أصبحت الشركة بقدرة قادر دولة فى داخل الدولة .

ثالثاً : أبيح للشركة أن تبني بداخل الميناء وفى المنطقة الجمركية ماتشاء من الأبنية والشون وأن تنفرد باستغلال الميناء دون الحكومة ،فكأن الحركة التجارية جميعها بين الشرق والغرب إذ تنتهي إلى بورسعيد من الشمال إلى الجنوب ومن الجنوب إلى الشمال قد سلمت للشركة بغير

مقابل ، أى سلمت للاستعمار البريطانى بغير مقابل ومن أجل ذلك ليس عجباً أن هبطت على بورسعيد عشرات من الشركات البريطانية الاستعمارية الاستغلالية تعيش وتنهب تحت كنف شركة قناة السويس البريطانية لحما ودماً، ونذكر على سبيل المثال شركة فحومات بورسعيد والسويس « كول كومبانى » وشركة « أدريا » التى أنجبتها شركة الفحومات المذكورة ويجرى الاستغلال البحرى وجميع العمليات البحرية فى بورسعيد وتنتهي إلى بريطانيا ثمرته ومنها تصنع رصاصا تقتل به المصريين وغيرهم من الشعوب التى تطالب بحريتها وهكذا باع مصطفي فهمى وكان ألبانيا دخيلا أهم مرفق فى البلاد لأعدائها لقاء ثمن بخس ، كرسي الوزارة الذى شغله ثلاثة عشر عاماً متصلة .

المادة الخامسة عشرة

وبلغ تبجح الذين صاغوا ذلك الاتفاق واستخفافهم بكيان الحكومة المصرية واحتقارهم لحكومة مصطفي فهمى المذكور ، حد الهوس والسخرية إلى درجة إصدار الشركة التعليمات للحكومة لتقوم بكل مامن شأنه تيسير اعمال الاستغلال المتقدمة ، فقررت المادة الخامسة عشرة أن خط الشركة يوصل بسكة حديد الاسماعيلية وأن هذه الخطوط تستغل طبقا لتعليمات ادارة الميناء وتتعهد الحكومة بأن تعد فى الأوقات المناسبة وعلى أوسع نطاق القاطرات والعربات والآلات المتحركة اللازمة للحركة التجارية ، وهكذا كان يري الذين كتبوا الاتفاق أن القناة وموانيها ومنطقتها أمور تخص الشركة وما الحكومة إلا خادم مطيع يقدم ما يطلب منه من التسهيلات وينفذ ما يصدر إليه من الأوامر !! .

المادة السادسة عشر

ولما كانت مواد هذا الاتفاق مخالفة فى جوهرها لكثير من الأحكام التي وردت فى العقود التي أبرمها اسماعيل تقريراً لسيادة الدولة على القناة ومداخلها وتجريداً للشركة من كل امتياز ومخالفة لأحكام القانون العام فى مصر حتي تعامل كغيرها من الشركات وكسائر الأفراد ، فان الذين كتبوا ذلك

الاتفاق الاستعماري قد ختموه بمادة مفادها أن كل شرط يخالف ماجاء بهذا الاتفاق ويكون قد ورد فى اتفاق سابق يعدلاغياً ولا يعمل به .

أعباء اضافية التزمت بها الحكومة

لم يقف التآمر على مصالح البلاد وسيادتها وسلامتها عند الحد الذى تضمنته النصوص المتقدمة ، فقد ذهب الدخيل مصطفى فهمى ، إلى مدى أبعد من ذلك ، إذ تبادل الرسائل والمكاتبات مع شركة قناة السويس ، يدعوي تفسير اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وهذه الرسائل مؤرخة فى أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، وفي ١٩ و ٢٥ فبراير سنة ١٩٠٣ .

وفيما يلى خلاصة ماتضمنته :

أولا : اتفق على تقدير التعويض الذى تتحمله الحكومة ، فى مقابل خط السكة الحديد من الاسماعيلية إلى بور سعيد بمبلغ ثلاثة ملايين من الفرنكات (حوالي مائة وعشرين ألفاً من الجنيهات) ، تدفعه الحكومة أقساطا سنوية بمعدل ١٢٠٫٠٠٠ فرنك فى السنة ، وذلك منذ تاريخ استخدام الخط إلى نهاية مدة الامتياز (تراجع المادة السادسة من الاتفاق)

ثانيا : فيما يتعلق بالمسافة المعفاة بالنسبة للذين يحملون ترخيصات من الشركة ، وتنقلهم الحكومة مجاناً ، طبقا للمادة ٩ من الاتفاق ، وذلك بين بورسعيد والاسماعيلية والسويس ، وبالعكس ، وهى مليون وثلاثمائة ألف مسافر كيلومترى ، فقد وافق مصطفى فهمي على أن توزع فى الدرجات كالآتى :

أربعون ألفا في الدرجة الأولى ، وثمانمائة وستين ألفا فى الدرجة الثانية وأربعمائة ألف فى الدرجة الثالثة .

والزيادة فى درجة تخصم من الدرجة التى تليها على ألا تتجاوز المسافة الكيلو مترية مليونا وثلاثمائة الف (١)

---

(١) يلاحظ أن تعديل سنة ١٩٠٨ رفع المقدار المشار اليه الى مليون وخمسمائة ألف ، ثم الي مليون وسبعمائة آلف ثم الي مليونين ومائتى ألف مسافر كيلو متري .

ثالثا : تصرف بطاقات سفر مجانية بالدرجة الأولي إلي ثلاثة رؤساء أقسام بالشركة ، وذلك بخط بور سعيد ، السويس ، وبطاقات مجانية بنفس الخط بالدرجة الثانية إلي اثنين من مرشدى السفن ، حينما يكونون بملابسهم الرسمية .

رابعاً : تضع الشركة سنويا تصميم التحسينات المطلوبة لميناء بور سعيد ، وتقدمها للحكومة المصرية .

خامساً : يقوم البوليس المصرى بمباشرة سلطته فى المنطقة الحرة .

سادساً : تتخذ الاجراءات القانونية ضد كل فرد يرتكب غشاً أو تهريباً محاولا إدخال بضائع ممنوعة في البلاد ، أوالافلات من سداد الرسوم المقررة على البضاعة .

سابعاً : ولو أن ميناء بور سعيد ، عبارة عن منطقة حرة ، من الناحية الجمركية إلا أنها تظل ، من جميع الوجوه الأخرى خاضعة لقوانين البلاد المصرية ، فتحصل الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم على البضائع ، كما هو الحال فى سائر أراضى الدولة المصرية ، وذلك فيماعدا الاستثناء الوارد فى المادة الثانية ، من الاتفاق .

ثامناً : الاعفاء المقرر للشركة تتمتع به دون موظفيها الذين لا يحق لهم المطالبة بأية ميزة خاصة .

تاسعاً : المهمات والأشياء التي تستوردها شركة قناة السويس ، من أجل استغلال القناة ، والتى تنقل بمعرفتها من جهة فى القناة نفسها إلي أخرى فى القناة ، وذلك بقصد استخدامها فى الورش أو وضعها فى المخازن يجب أن تكون مصحوبة بخطاب رسمى مبين فيه الجهة التى تنتهى اليها وهذه الخطابات يجب أن يؤشر عليها من كبير المهندسين أو رئيس القسم.

ومما يؤسف له ، أن نفوذ الاحتلال قد ظل فى خدمة الشركة في السنوات التالية واعترفت الحكومات التى اصطنعها الاحتلال بتلك الأوضاع الباطلة ، ومن الأوراق الدالة علي ذلك ، كتاب رئيس مجلس الوزراء الموجه إلي

الشركة في ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٢٣، وذلك بخصوص تفسير قرار إداري صدر بشأن الملاحة، وحراسة ميناء بورسعيد، فجاء في هذا الكتاب أن الاجراءات المنصوص عليها فى ذلك القرار، لاتمس بالحقوق المعترف بها للشركة في المادة ١٠ من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢، وصدر قرار آخر في ١٥ يناير سنة ١٩٢٤ وادعت الشركة أنه يستفاد منه أن اللوائح التي تصدرها بخصوص الملاحة، تعد ملزمة للغير، ولا يمكن التسليم بهذا النظر بأية حال فان ذلك يؤدى إلي القول أن الشركة دولة فى داخل الدولة.

ومن قبيل المكاتبات التالية، كتاب المستشار المالي للحكومة المصرية وهو انجليزى » للشركة في ٧ يناير سنة ١٩١٦، وقد ذكر فيه أن عوائد الرصيف التى فرضتها الحكومة فى بورسعيد، لاتحصل على البضائع الا عند خروجها من المنطقة الحرة أو دخولها فيها.

ونذكر على سبيل المثال، فى التدليل على إسفاف الحكومات التى كانت تعمل لحساب الاحتلال، أن وزير المالية قد تبادل مع الشركة مكاتبات فى ١٦، ١٩ أكتوبر سنة ١٩٠٢، وفي ٦، ١٤، ١٩ يناير سنة ١٩٠٦ ويستفاد من هذه المكاتبات أن الاعفاء الذي حصلت عليه الشركة فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ من الرسوم الجمركية ينتفع به مقاولوها من الباطن بالنسبة للأشياء التى يستوردونها لأعمال يجرونها فى تحسين وتوسيع القناة، وذلك مع استثناء بعض المواد ومنها الفحم، والقار.

وأغرب من ذلك، أن عملية تغذية مدينة بورسعيد والاسماعيلية بالمياه المقطرة وهي امتياز آخر كانت الشركة قد حصلت عليه بغير مقابل، ولا علاقة له بالقناة ذاتها، قد أدمجت من حيث الاعفاء الجمركى بالنسبة لأدوات ومواد وابورات المياه، فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢، فأعفيت الشركة بمقتضى المكاتبات التالية، من نصف الرسوم الجمركية المستحقة على مايلزم لوابورات المياه من مهمات وآلات ومواد، وذلك ابتداء من أول يناير سنة ١٩٠٧، وأما أدوات ومهمات وآلات وابور مياه مدينة السويس فقد أعفيت جملة من الرسوم الجمركية، ومما يستوقف النظر أيضاً ماجاء فى المكاتبات التى

تبودلت بين الشركة ووزير المالية فى ٢ و٢٨ مايو سنة ١٩١١ ، إذ تقرر إعفاء آلات الشركة ، كالأوتاش والصنادل والكراكات من الرسوم الجمركية ، حتى ولو لم تستخدمها الشركة فى القناة ، واستغلتها بطريق الايجار للغير فى أعمالهم فى البلاد المصرية ؟ ؟

اتفاقات أخرى

تبادلت الشركة مع وزير المالية المصرية كتابين مؤرخين فى ١٤ و ١٧ أكتوبر ١٩٠٤ بشأن توسيع المنطقة الحرة فى ميناء بورسعيد بحيث تمتد من شارع التجارة قرب رصيف «فرنسوا جوزيف» ، وجهة مبانى الجمرك .

وجرت محادثات رسمية بين الشركة والحكومة المصرية ، بشأن القضبان الحديدية الممتدة بداخل ميناء بورسعيد ، وذلك في المدة من ١٨ إلي ٢١ مارس وفى ٢١ مايو سنة ١٩٠٦ وأسفرت عن اتفاق تقرر فيه أنه بدلا من أن تمد هذه القضبان على نفقة الشركة ، طبقا للمادة ١٥ من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، فان مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية هى التى تمد هذه الخطوط على أن تقدم لها الشركة المال اللازم ؛ طبقا للقواعد التى وردت فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ بشأن خط سكة حديد الاسماعيلية ـ بورسعيد ، وتنازلت الشركة عن حق تحصيل رسم خاص علي البضائع التى تنقل علي هذا الخط الذى يمتد بداخل الميناء ، وانما تعهدت الحكومة في هذا الاتفاق بان تكون التعريفة التى تقررها بالنسبة للبضائع التي تنقلها من ميناء بورسعيد ، إلى الأرصفة وبالعكس ، هي أقل تعريفة في فئات أجور نقل البضائع لمصلحة سكك حديد الحكومة المصرية ، ولا تستطيع الحكومة ، أن تغير هـذه التعريفة الا بعد اخطار الشركة والوقوف على ملاحظاتها .

وفى مكاتبات تبودلت فى ٢٥ مايو وفى ٤ و٢٧ يونيو سنة ١٩٠٦ أتفق علي امتداد المنطقة الحرة على الشاطيء الجنوبي من حوض عباس من ٣٠ متر إلى ١٠٠ متر

اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧

أبرم اتفاق بين أحمد مظلوم وزير المالية ، الذى فوض من مجلس الوزراء في ٢١ مارس سنة ١٩٠٧ ، وبين الشركة وتناول هذا الاتفاق عدة مسائل غاية فى الخطورة ، ونلخص أهمها فيما يأتي :

١ — قبلت الحكومة اقتراح الشركة بأن تنشىء هذه على نفقتها ، فى الجزء الشمالي الغربى من القناة مجري مياه ، به ثلاثة أحواض داخلية ، بقصد تخفيف الضغط على ميناء بورسعيد وخلق أراض جديدة تستعمل فى الأغراض الصناعية لميناء ومدينة بور سعيد . وقد وضعت الشركة تصميما لهذه العملية أرفقته بالعقد ووقع عليه الطرفان .

وجاء فى هذا الاتفاق أنه يجوز للحكومة أن تستعمل الأرض اللازمة لهذا التوسع ، والمبينة في الرسم المرفق بالعقد ، طالما رأت الشركة أنها في غير حاجة ماسة لانشاء الأحواض المذكورة ، وأما سطح المياه ، كما هو مبين بالخريطة رقم ١ فانه يدار بمعرفة الشركة كجزء من الميناء ، ولا تحصل فى هذا الجزء رسوماً أكثر من الرسوم التى تحصلها فى الميناء ، ولا تضع شروطاً لرسو السفن وغيرذلك أشد وطأة من الشروط الخاصة بالميناء .

وأبيح للشركة أيضاً إدارة الأراضي المتاخمة لمجرى الماء وللأحواض الداخلية بعرض مائتي متر من كل ضفة على أن تعطى الشركة للحكومة سنويا نسبة الربع مما تحصله من استغلال تلك الأراضي فى أغراض تجارية وصناعية .

وتقول الشركة إن الحكومة التى أبرمت هذا الاتفاق قد أعطتها إيضاحاً مفاده أن المقصود باستغلال الأرض ثمرتها وهى عارية ، فاذا ماقامت الشركة ببناء شون أو مد قضبان حديدية فليس للحكومة أن تحصل على شيء من غلة تلك المنشآت .

وجاء فى المادة الأولى من الاتفاق المشار اليه أن الشركة لا يجوز لها أن

تبيع شيئاً من الأرض التي تقع فى هـذه الشقة بعرض مائتي متر يميناً وشمالا ، إلا إذا حصلت على موافقة الحكومة ، وفى حالة الموافقة فان عقد البيع يصدر عن إدارة الأملاك المشتركة ، وباسمها ، وتدفع الشركة للحكومة ربع قيمة الأرض المباعة ، وتستبقي لنفسها ثلاثة أرباع القيمة .

وأكثر من ذلك غرابة أن الشركة في المادة المتقدمة ، احتفظت لنفسها بحق توسيع تلك الشقة ، بامتداد الترام الذى كان يسير من حوض شريف إلي نهاية جزيرة « كارلوتى » على أن تتحمل الشركة بجميع نفقات التوسيع، وتعفى الحكومة من جميع المسئوليات .

واتفق علي أن لا تبدأ أعمال هذا المجري المائي إلا بعد التأكد من أن تلك الأشغال لن تتسبب فى إيجاد مياه راكدة تضر بصحة الأهلين ، وقد استوفى هـذا الشرط بمقتضى خطابات تبودلت بين الشركة ووزير المالية فى ٢١ ، ٢٩ يونيو و ٣٠ ، ٣١ يوليو سنة ١٩٠٧ .

وكل ما تفضلت به الشركة علي الحكومة ، أنه عند انتهاء أجل الامتياز في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، فان الحكومة تضع يدها على تلك الشقة من الأرض ولكن الأوان يكون قد فات ، لأن الشركة تكون قد باعتها ولم تترك شيئاً ؟

والمادة الثانية من هذا الاتفاق تناولت موضوع تقسيم الأراضى ، وهو الذى نرجىء الكلام عنه الآن للفصل الخاص « بالأملاك المشتركة » .

وأما المادة الثالثة ، فقد تعهدت فيها الشركة بأن تفرض على مستأجريها في المنطقة الحرة ، في عقود الايجار ، وجوب مراعاة اللوائح الجمركية ، وعمل ما من شأنه ، التيسير لادارة الجمارك في القيام بالتفتيش والضبط وهى بصدد تعقب المهربين .

وفي المادة الرابعة تفضلت الشركة علي الحكومة ببعض المزايا ، كاعفاء المراكب المملوكة للحكومة من الرسوم أثناء مرورها بالقناة ، سـواء أكانت رفاصات بخارية أو مراكب شراعية ، أو مراكب تجديف ، فلها أن تمر بالقناة وتقف فيها بغير رسوم بشرط أن لا تزيد حمولة المركب عن ثلثمائة طن

ويستثني من هذا الشرط رفاصات ولنشات وسفن خفر السواحل ، ومثيلاتها التى تتبع مصالح حكومية ، على أن تلك المواعين التابعة للمصالح الحكومية ، لايجوز لها حق المرور في القناة ، فى حالة زيادة حمولتها على ثلاثمائة طن ، إلا إذا صعد على ظهرها أحد مرشدي الشركة ، وهو الذى يوجه حركتها ، ولا يجوز لها أن تغير خط سيرها فى القناة إلا بتصريح من رئيس قسم الملاحة بالشركة ، ويكون هذا التغيير وهى في بحيرة التمساح ، أو فى البحيرات المـــرة .

ومما تجدر الاشارة إليه بهذا الصدد ، الكتاب الذي وجهه وكيل الشركة بالقاهرة إلى وزير المالية ، فى ٤ إبريل سنة ١٩٠٧ ، مبديا استعداد الشركة للتجاوز عن شرط الثلاثمائة طن ، ورفعه إلى الضعف إذا قامت إدارة خفر السواحل بتزويد منطقة القنـــاة ، بأحد الرفاصات من حمولة تزيد على حمولة الرفاص « عايدة » الذى اتخذ قاعدة لتحديد الحمولة السابقة .

وفي سنة ١٩٢٢ ، وبمقتضى مكاتبات تبودلت بين الشركة والحكومة المصرية ، قبلت الشركة أن تعفي من رسوم المرور سفن الحكومة ، التى لا تتجاوز ثلاثة آلاف وخمسمائة طن ، وحصلت من الحكومة مقابل ذلك ، على رفع امتياز إعفاء مسافريها بخطوط سكك حديد ، بورسعيد ـ السويس ، بورسعيد ـ الاسماعيلية وبالعكس إلى ٢٫٢٠٠ مسافر كيلو مترى في السنة ، من أجور السكة الحديد المذكورة (١) .

والمادة الخامسة من الاتفاق المذكور ، أشارت إلي وابور غاز الاستصباح وبقائه خارج المنطقة الحرة ، إلى أن تتعدل تلك المنطقة ، ويدخل فيها .

وختم هذا الاتفاق بعبارة ، توحى بأن الحكومة حصلت على مزايا ، في حين أنها غلت بقيود جديدة ، مهدرة للسيادة ، ومضيعة لأملاك الدولة العامة ، إذ رخص للحكومة ، باحتلال أراض خارج المنطقة السابق تحديدها

---

(١) ستبين التعديلات التى طرأت فيما بعد في اتفاقية ممدوح رياض مع الشركة فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

لها في اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ ، وذلك بقصد إقامة أبنية مصالح حكومية، في ميناء « بور توفيق » ، واستعيض عن اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ باتفاق ألحق بهذا العقد كجزء مكمل له ، ويقع في أحد عشر بنداً مبوبة ، في ثلاثة فصول ، وسنناقش تلك البنود ، عند الكلام عن « الأملاك المشتركة » .

موضوع السكة الحديد أيضا

اتفاق ٢٤ يونيو — ٢٦ أغسطس سنة ١٩٠٨

هذا الاتفاق كان ثمرة مباحثات جرت في مدينة بورسعيد بين المستر « هارفي » مستشار الحكومة المالى ، وبين رئيس مجلس إدارة الشركة ، واشترك فى هذه المباحثات الكولونيل « ماكولي » مدير مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية ، فكانت حكومة انجلترا تفاوض نفسها ، وما استقر الرأى عليه ، قد تأيد بمكاتبات صدرت من وزير المالية ، الذى لم يكن إلا أداة فى يد الدولة المحتلة .

وفيما عدا النصوص الخاصة بالاعفاءات التى ظفرت بها الشركة ، من حيث السفر المجاني ، على خطوط السكك الحديد ، ونقل البضائع والأمتعة بالمجان فى حدود «مائة ألف» طن كيلو متري فى السنة ، وهو الذى تقدمت الاشارة إليه ، أتفق على أن الشركة تتحمل نصف مصاريف انشاء كوبري متحرك علي القناة ، والشركة هى التى وضعت مشروع هذا الكوبري ، وبلغت تكاليفه ٣٢,٠٠٠ جنيه ، والنص علي مشاركة الشركة في نفقاته ، أريد به توكيد المعنى الذى كانت تستهدفه الشركة دائما ، وهو أنها تتصرف فى القناة ومنطقتها ومداخلها تصرف المالك ، وصاحب السيادة ، وكانت الحكومات المنحلة من برادع الانجليز تتورط فى التمكين للشركة مما أرادت .

واتسعت المنطقة الحرة فى اتفاقات أخري أبرمتها الشركة بمقتضى مكاتبات متبادلة فى أول مارس و ١٠ يونيو سنة ١٩١١ ، وفي ٢ ديسمبر سنة ١٩١٣

و٢ إبريل سنة ١٩١٤ ، وكذلك أبرم اتفاق بين الحكومة والشركة فى أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وقد تناول على التفصيل موضوع ميناء بورسعيد والمنطقة الجمركية ، والمنطقة الحرة ، وهذا الاتفاق تلته مكاتبات معدلة ، ومتممة له فى ١٥ ، ١٧ ، ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٠ ، وفى ١٦ ، ١٩ يناير سنة ١٩٢١ ، وكذلك تبودلت مكاتبات بخصوص المنطقة الحرة ، وامتدادها فى المسافة الواقعة بين وابور المياه والمجرى المائى الذى حفرته الشركة بمقتضى اتفاق ٣ إبريل سنة ١٩٠٧ ، وكذلك تبودلت مكاتبات بشأن المنطقة الجمركية فى بورسعيد في ٩ فبراير و ٢٩ إبريل سنة ١٩٢١ ، وسنرجع إليها عند الكلام عن « الأملاك المشتركة » ثم اتفاقات تالية ، بمقتضى مكاتبات مؤرخة فى ٢٢ مارس و ١٠ مايو سنة ١٩٢١ ، ووردت نصوص خاصة بنفس الموضوع ، فى الاتفاق الذى أبرم بين الشركة والحكومة فى ١١ أكتوبر سنة ١٩٢٥ ، والخاص بانشاء مدينة « بور فؤاد » .

اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠

بشأن المنطقة الجمركية والمنطقة الحرة

فى ميناء بورسعيد

جرت مفاوضات بين الشركة ، ومصلحة الجمارك المصرية (وكان يرأسها انجليزى) ، بشأن مسائل عدة خاصة بتطبيق اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

وأسفرت هذه المفاوضات عن اتفاق أبرمه مدير مصلحة الجمارك الانجليزى ، مع الشركة ، فى أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وفيما يلي النص الكامل لهذا الاتفاق :

« ١ — المنطقة الجمركية :

« ا — يعترف المدير العام لمصلحة الجمارك ، ووكيل الشركة العام ، بأهمية

تقسيم الجزء اليابس ، من ميناء بورسعيد إلي منطقتين ، إحداهما منطقة جمركية ، والأخرى ، تظل منطقة حرة ، بالشروط العامة ، التي وردت فى اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ويسرى عليها النظام المبين فيما يلي . وقد أقر الطرفان ، الحدود الحالية ، المنطقة الجمركية ، ومن المعترف به ، أن هذه الحدود ، قابلة للتغيير فى المستقبل ، طبقا لاتفاقات خاصة ، تتم بعد مباحثات تجرى فى اجتماعات دورية . وتجري هذه الاجتماعات الدورية ، مرة في كل ستة أشهر ، على الأقل ، وذلك للاستفادة ، بما تسفر عنه التجارب العملية ، التي تؤسس عليها المعاملات بين مصلحة الجمارك ، وبين الشركة ، واقتراح ما قد يقتضى الحال إدخاله من التعديلات استنادا علي هذه التجارب .

« ب – وبعد دراسة مختلف الحلول الممكنة لمشكلة الايراد المتحصل من إيجار الأماكن المكشوفة أو المسقفة ، الداخلة ضمن المنطقة الجمركية الجديدة ، يعترف الطرفان بحق الشركة فى الحصول علي إيراد تلك الأماكن ، طبقا لاتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ويقرران أنه من المستحسن أن تحتفظ مصلحة الجمارك ، بكامل حريتها ، في فرض ما تراه من قواعد ، وإدارة هذه الأماكن ، وتحقيقا للغرضين المتقدمين ، اتفق الطرفان علي ما يأتى :

« تطبق مصلحة الجمارك لوائحها الخاصة ، علي كل ما يتعلق بشغل الأراضي الداخلية ضمن المنطقة الجمركية ، مع مراعاة الاستثناء الآتى :

« تستمر الشركة ، فى تحصيل الايجار ، عن أراضي المنطقة الجمركية ، التي أقيمت عليها أو ستقام عليها مخازن مسقوفة ، سواء كانت تلك المخازن دائمة ، أو مؤقتة ، مملوكة لها أو غير مملوكة لها . ويجري التحصيل بمعرفة الشركة مباشرة ، وطبقا للتعريفة التي تضعها هى .

« وكلما أبرمت عقود إيجار جديدة ، عن المساحات المقام عليها تلك المخازن ، خلاف عقود الايجار السارية الآن ، فان الشركة لا تؤجر إلا للأشخاص الذين توافق عليهم مصلحة الجمارك ، وإذا رغبت الجمارك في شغل

المخازن الموجودة بنفسها ، وجب علي الشركة ألمضفن تها علي غيرها ، على أن تخضع للشروط الخاصة بتلك الايجارات .

« وتسدد مصلحة الجمارك ، فى نهاية كل سنة ، للشركة ، قيمة ما تكون الجمارك ، قد حصلته من إيرادات ، فى خلال السنة ، عن الأراضى الممنوحة لها ، وذلك بعد خصم ٥ ٪ ، وهى التقدير الجزاف لمصاريف الادارة ، والتحصيل .

« وتقرر الشركة ، منذ الآن ، أنه عندما تقيم فى المستقبل ، وبناء على طلب الجمارك منشئات جديدة ، على نفقاتها (مثل الأرصفة والجسور والأسوار ... الخ) فانه يحسب حساب المبالغ التي تنفقها فى هذا الشأن ، فى تقلبات الجزاف ، المضمون ، الذي أشير إلي مبدئه فى الفقرة السابقة .

« ومن المتفق عليه ، أن الأرض ، الواقعة ، بين حوض التجارة ، وحوض الترسانة ، والمقام حولها سور ، والمنشأ عليها مبان مختلفة ، ملك الشركة ، تصبح من الآن جزءا من المنطقة الجمركية ، غير أن الشركة تستمر محتفظة بادارتها .

«جـ ـ انفقت مصلحة عموم الجمارك ، وشركة قناة السويس ، على أن الشركة تحتفظ بحق إدارة العمليات البحرية ، فى مياه الميناء ، المجاورة للمنطقة الجمركية ، على أن يكون من حق الجمارك تحديد الأماكن ، التى يجب أن ترسو فيها الصنادل المحملة بالبضائع ، والتى تخضع لاجراءات الجمارك .

« د ـ لموظفي الشركة المكلفين بخدمة الميناء ، أن يتنقلوا بحرية فى داخل المنطقة الجمركية .

« هـ ـ صيانة لسلامة الميناء ، تسلم الشركة لمصلحة الجمارك قطعة أرض من بين أراضى الميناء ، تخصص لتخزين المواد الخطرة الخاضعة لنظام الجمارك . وتعتبر هذه القطعة جزءا من المنطقة الجمركية .

« ٢ — المنطقة الحرة :

« و — من المتفق عليه أن نظام المنطقة الحرة ، كما هو وارد فى البند ١١ من اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، يشمل الأوضاع الآتي بيانها ، حيث أنه من المتفق عليه أن الشركة ، ستقوم بوضع لائحة لميناء بورسعيد ، تتضمن بنودا خاصة بنظام المنطقة الحرة ، كما حددته الاتفاقية المشار إليها .

« ز — تعترف إدارة عموم الجمارك وشركة قناة السويس ، بأن نظام المنطقة الحرة ، لايمكن من الناحية العملية ، أن يطبق على أرض الميناء ، إلا في الأماكن التى يفصلها عن المنطقة الجمركية سياج .

« ويلاحظ الطرفان ، أنه لايوجد فى الوقت الحاضر ، سياج من هذا القبيل ، اللهم إلا على جزء من الميناء ، فى البر الأفريقي . وعلى ذلك لايمكن تطبيق نظام المنطقة الحرة ، فى الأجزاء الغير مسورة حاليا ، والواقعة فى البر الأفريقي ، كما أنه لايمكن أن يطبق فى البر الأسيوي ، إلا في نطاق ماتنشئه الشركة من الأسوار ، ونظرا للتغييرات المنتظر إجراؤها بمعرفة الشركة ، بالنسبة للفواصل الحالية للمنطقة الحرة ، لن تكون للأسوار التى ستقام فى البر الأسيوي ، فى بداية الأمر ، إلا صفة التوقيت .

« ح — تعترف إدارة الجمارك وشركة قناة السويس بما يأتي :

(١) من ناحية المبدأ ، لايسمح نظام المنطقة الحرة فى بورسعيد ، لمصلحة الجمارك ، بأن تباشر أي عمل فى داخل الحرم الذى تتكون منه هذه المنطقة ، اللهم إلا البحث عن البضائع المحرم دخولها ، أو الخاضعة للاحتكار ، فى داخل الأراضي المصرية ، أو القيام بعمل الاحصاءات التى يهم المصلحة أن تقف عليها ، لمعرفة جميع المعاملات التجارية التى تتم فى مصر . على أن مباشرة مصلحة الجمارك لتلك الاختصاصات ، لايسوغ لها أن تحصل أي رسم أو ضريبة من أى نوع كان ، على أى نوع من البضائع أثناء بقائها في المنطقة الحرة ، وذلك فيما عدا الاستثناءات التى نص

عليها فى البند الحادى عشر من اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ . ومن المتفق عليه أيضا أن المواد التي تستخدم فى إصلاح السفن ، بالورش المنشأة لهذا الغرض ، بداخل المنطقة الحرة ، لاتخضع لأية ضريبة من ضرائب الجمارك .

(٢) وإذا كان ولا بد من الخروج فى بعض الأحيان على هذا المبدأ ، سواء لصالح التجارة نفسها أو الاعتبارات عليا ، فانه يجب أن ينص على سبيل الحصر على الحالات التي يجوز فيها مخالفة المبدأ المتقدم .

« ومراعاة للاعتبارات المتقدمة ، اتفق على :

« ا — تفريغ البضائع فى المنطقة الحرة : فيما عدا المخدرات ، والأسلحة والذخائر الحربية ، وبذرة القطن الواردة من الخارج ، والتبغ والسيجار والسجاير ، وأسلحة الصيد ، والخرطوش المعبأ ، والمواد السامة ، وكذا جميع الأصناف الأخرى ، التي تعلن الحكومة المصرية ، فى المستقبل ، أنها محرمة فى مصر ، مراعاة للصحة العامة ، أو الأمن العام ، أو لأنها موضوع احتكار للدولة ، فيما عدا ذلك كله ، يجوز تفريغ البضائع فى المنطقة الحرة ، بموجب تصريح ، تمنحه الشركة ، وتتعهد الشركة بأنه كلما وصل إلى علمها ، أنه على الرغم من الحظر الوارد فى لائحة الميناء التى وضعتها ، قد صار إيداع أشياء ممنوعة من الأصناف السالف ذكرها ، بداخل المنطقة الحرة ، فان الشركة تقوم باخطار الجمارك بلا إبطاء .

« ويجب على ذوي الشأن ، أن يقدموا للجمارك ، فى مدى ستة وثلاثين ساعة على الأكثر من موعد تفريغ البضاعة التي أنزلت فى المنطقة الحرة بيانا بها . وعلى الشركة أن تنص على هذا الاجراء في لائحة الميناء التي تضعها ، وأن يذكر فى اللائحة أنه فى حالة عدم احترام ذلك الشرط ، فان البضائع التى تودع في المنطقة الحرة ، من غير إخطار ، تعامل طبقا للنصوص الواردة فى اللائحة الجمركية .

« ب — شحن البضائع الواردة فى المنطقة الحرة : يتم شحن البضائع ،

من المنطقة الحرة ، بمقتضى ترخيص تمنحه الشركة وحدها ، وذلك مع مراعاة الاستثناء الوارد فى الحالات السالفة الذكر ، في الفقرات الخاصة ببقاء البضائع فى المنطقة الحرة .

ويجب تقديم المنافستات الخاصة ، بتلك البضائع ، المشحونة بتلك الصفة ، إلي الجمارك ، فى مدي ثلاثة أيام ، وبنفس الشروط والاجراءات السالفة الذكر والخاصة بالتفريغ فى المنطقة الحرة .

« جـ — بقاء البضائع فى المنطقة الحرة :

١ — شروط عامة : ليس لمصلحة الجمارك ، أن تقيد وجود البضائع فى المنطقة الحرة ، بمدة معينة .

« ويجب أن تقيد البضائع ، المودعة في سقائف ، أو مخازن المنطقة الحرة ، فى دفاتر للدخول والخروج ، وهذه الدفاتر ، تعد طبقا للنماذج التى يتم الاتفاق عليها مقدما بين الجمارك والشركة ، ويجب أن تظل هذه الدفاتر رهن طلب موظفى الجمارك فى كل وقت ، وهم الموظفون المكلفون بالتأكد من أن المنطقة الحرة تدار طبقا للقانون .

« وينص في لائحة الشركة ، على ضرورة إيجاد هذه الدفاتر ، وعلى أنه في حالة عدم وجودها ، فان المخالفين ، تطبق عليهم العقوبات المنصوص عليها في قانون الجمارك ، وعدا هذه العقوبات يكونون معرضين في كل مرة تثبت إدانتهم لفسخ عقود الايجار الخاصة بشغلهم السقائف والمخازن .

« وفى كل مرة تتلقى الشركة طلبا ، باستئجار مكان بالمنطقة الحرة ، فانه يجب عليها أن تتحري أولا ، عما إذا كان مقدم الطلب ، من غير المرغوب فيهم، بسبب مخالفات سابقة، أو إخلال بالتعامل مع مصلحة الجمارك.

« ويمكن تنظيف وفرز وخلط البضائع المخزنة فى المنطقة الحرة ، كما يمكن إعادة تصنيفها وتغيير عبواتها ، وذلك كله بحرية تامة ، وبعبارة

أخرى يجوز أن تجري على تلك البضائع ، جميع العمليات التى تتطلبها ضرورات التجارة .

ورغبة في تلافى الصعوبات ، والبطء فى التقدير اللازم ، بالنسبة للبضائع التى تنقل إلى الدائرة الجمركية ، بعد إجراء مثل هذه العمليات عليها، يصير إعلان رجال التجارة في الميناء ، بأنه يجب علي كل من يتلقي منهم بضائع ، ويكون فى نيته ، أن ينقلها فيما بعد ، إلي داخل البلاد ، أن يخطر الجمارك بذلك ، قبل أن يجرى على البضائع أية عملية ، وذلك لكي يتيسر للجمارك الاطلاع على جميع المستندات ، التى تعينها على معرفة ثمن الشراء ، وتقوم الجمارك بمعاينة البضائع إذا رأت ضرورة لذلك ، والتجار الذين يخالفون هذه الاجراءات ، يتعرضون فيما بعد ، لمتاعب بالغة » .

« ويحرم البيع بالقطاعي تحريما باتا ، في داخل المنطقة الحرة ، اللهم إلا فى حالة تموين السفن الراسية في الميناء ، وهي الحالة التى سيلى الكلام عنها » .

« ويجوز لذوي الشأن أن يطلبوا من الجمارك الترخيص لهم بالتعامل فى البضاعة الموجودة بالمنطقة الحرة ، وترخص لهم الجمارك بذلك ، بعد اقتضاء الرسوم الجمركية المقررة ، وتقوم مصلحة الجمارك بتيسير المعاملات ، جهد الطاقة .

« ٢ — شروط خاصة : وبالنسبة للبضائع المصرية ، التي تخضع لقيود التصدير ، طبقا للاتفاقات المبرمة مع الدول الأجنبية ، لا يمكن أن تترك هذه البضائع فى المنطقة الحرة ، إلا إذا وضعت تحت رقابة الجمارك ، وهى التى تقوم باستيفاء مصاريف هذه الرقابة الخاصة ، ولا تشحن هذه البضائع قبل الحصول علي تصريح مصلحة الجمارك بذلك . ويعمل بهذا النظام بالنسبة للبضائع التى تدخل فى الدائرة الجمركية ، ثم تنقل إلى الدائرة الحرة بقصد إعادة تصديرها .

« ولا يجوز لمخازن التموين المنشأة فى المنطقة الحرة ، لخدمة السفن الراسية فى الميناء ، أن تورد بضائع لتلك السفن ، إلا بناء على طلب يقدم المكتب الذى تنشئه الجمارك خصيصا لهذا الغرض ، ويحتفظ المكتب بهذه الطلبات رفق دفتر الداخل والخارج ، والتأشيرات التي يضعها المكتب على هذه الطلبات ، تحل — فيما يختص بالأصناف الواردة فيها — محل التأشيرات المبينة بمنفستات الشحن .

« ونظرا لأن العمليات التى تجري فى المخازن المخصصة لتموين السفن ، ذات صفة خاصة ، فان الشركة تتعهد بعدم التأجير لهذا الغرض ، بداخل المنطقة الحرة ، إلا بعد مشاورة الجمارك فى الأشخاص الذين يرغبون فى هذا التأجير .

« وإذا حدث أن شيئا من البضائع الخاصة بتلك المخازن ، كان موجودا فى الأصل بالمنطقة الجمركية ، فانه يجوز بناء على طلب ذوى الشأن ، الترخيص بادخال هذه البضائع في المنطقة الحرة ، دون دفع رسم الصادر ، وذلك تطبيقا للبند التاسع من الباب الأول من القانون الجمركي ولكنها تظل في هذه الحالة ، وطوال مدة بقائها فى المنطقة الحرة موضوعة تحت رقابة خاصة من لدن الجمارك ، وتستحق عليها رسوم هذه الرقابة .

« ويجب أن يبين الالتزام السالف الذكر ، فى بند من بنود لائحة الميناء ، وأن يذكر فى اللائحة ، أن كل مخالفة لهذه القاعدة ، يعامل مرتكبها بمقتضى العقوبات الواردة فى القانون الجمركى » .

* * *

بطلان الاتفاق المتقدم

تم توقيع الاتفاق المتقدم بمدينة الاسكندرية ، فى أول مايو سنة ١٩٢٠ ، ووقعه نيابة عن الحكومة المصرية ، مدير مصلحة الجمارك الانجليزى ، المستر « ما كولي » ، ووقعه عن الشركة ، وكيلها العام بالقاهرة ، واسمه « ش . دي سيريون » .

وهذا الاتفاق باطل للاسباب الآتية :

أولا — من ناحية الشكل ، ذلك أن المدير العام لمصلحة الجمارك ، لايملك أن يبرم اتفاقا خاصا ، يخالف أحكام القوانين الجمركية المعمول بها في البلاد ، وإنما يتحتم عليه أن يلتزم فيما يبرمه من عقود ، بأحكام القوانين واللوائح السارية ، وكل عقد إداري يخالف التشريع الجمركى يعد باطلا ، ومدير عام الجمارك لا يملك أن يشرع للجمارك ، وإنما هو موظف كبير ، لا يجوز له أن يتجاوز فى تصرفاته أحكام القوانين واللوائح الجمركية .

وسنورد فيما يلى بعض النصوص الجمركية لبيان المخالفات الخطيرة التى ارتكبها مدير الجمارك الانجليزي .

ثانيا — عقد هذا الاتفاق تنفيذا لاتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، التي تقدم الكلام عنها ، وهى اتفاقية باطلة لمخالفتها للنظام العام ، وكل ما ترتب على الباطل فهو باطل ، ولا يعمل به .

ثالثا — كانت بريطانيا تتعاقد مع نفسها ، فالشركة كما قدمنا فرع من الاحتلال البريطانى ، والمستر ما كولي ، كان يمثل سلطات الاحتلال فى الجمارك المصرية ، فكأن طرفا واحدا هو الذى تعاقد مع نفسه .

وفوق ذلك يعد هذا الاتفاق ، وليد ظروف استثنائية ، كانت تمر بها البلاد ، وكانت مغلوبة على أمرها ، فهو كغيره من الاتفاقات التي أملتها القوة

الغاشمة ، ولم تكن الدولة المصرية تتمتع بارادة حرة ، والاكراه مبطل للعقود ، وهادم لها من أساسها .

وإني أطالب ملحا بالغاء هذا الاتفاق بجرة قلم ، ووضع ميناء بورسعيد كلها تحت رقابة وإدارة الدولة المصرية ، ومنع الشركة من مباشرة إدارتها على أى نحو كان .

وفيما يلى تفصيل لما تقدم .

التشريع الجمركى

ليس التشريع الجمركى ، فى أى بلد من البلاد ، مجرد وسيلة للحصول علي إيراد من إيرادات الدولة ، وإنما تشرع الدولة لجماركها ، بما لها من سيادة على إقليمها مستهدفة أغراضا ، لا تقوم الدولة إلا إذا تحققت هذه الأغراض ، ومن أهمها :

(١) منع التهريب ، والدولة هى التي تباشر هذا الاختصاص بنفسها ، ولا تشترك معها فيه أية مؤسسة خاصة .

(٢) ما تمليه عليها مصالح الاقتصاد القومي ، فتمنع ما تشاء من البضائع الأجنبية ، وتسمح بما ترى أن تسمح بادخاله ، وترفع وتخفض فى الرسوم الجمركية ، ولا معقب عليها .

(٣) ما تقتضيه علاقاتها التجارية والاقتصادية والسياسية مع الدول الأخرى ، والدولة هى التي تضع سياستها العامة بهذا الخصوص ، ولا يجوز أن يشاركها فى ذلك دولة أجنبية أو شركة مصرية أو أجنبية .

وإذا أضيف إلى ذلك كله ، أن التجارة بين الشرق والغرب ، تخترق أرض مصر مرورا بقناة السويس ، وتبينت خطورة وأهمية موانى القناة ،

كان من التجني أن تقحم شركة قناة السويس ، فى شئون هذه الموانى ، فذلك تقويض لسيادة مصر ، وهدم لها من أساسها .

وكل تلك الاعتبارات كافية لالغاء أي اتفاق يخالف أسس سيادة الدولة ومصالحها العليا .

وفيما يلى أهم القوانين الجمركية ، الواجبة التطبيق فى ميناء بورسعيد ، وهى تلك القوانين التي خالفتها الاتفاقية المشار إليها :ـ

١ ـــ القانون الأساسى لنظام الجمارك ، الصادر به الأمر العالي ، في ٢ إبريل سنة ١٨٨٤ ، وهو بعينه عبارة عن اللائحة الجمركية الصادرة في ١٣ مارس سنة ١٩٠٩ .

أحكام عامة :

« مادة ١ ـــ خط الجمارك : سواحل البحر المالح ، والحدود الفاصلة ، بين القطر المصرى ، والممالك المجاورة له تعتبر خطا للجمارك .

« مادة ٢ ـــ حدود دائرة المراقبة : تخزين ونقل البضائع التي قطعت خط الجمارك يكونان تحت مراقبة عمال الجمارك ، على مسافة كيلو مترين (أى ألفي متر) من الحدود البرية ، أو من ساحل البحر المالح ، أو من ضفتي قناة السويس ، والبحيرات التى يمر بها .

« وفيما وراء هذه الحدود ، يجوز نقل البضائع بحرية ، غير أن البضائع المهربة التى يطاردها عمال الحكومة ، يجوز ضبطها ، ولو بعد قطعها حدود دائرة المراقبة .

« ويجوز أيضا ، أن تضبط فى جميع جهات القطر المصرى ، البضائع الممنوعة أو المحتكر بيعها للحكومة ، وكذا الدخان ، والتمباك ، متى كان تداولها بوجه مخالف للنظامات .

« وفيما يختص بالسفن ، تمتد حدود دائرة المراقبة ، إلي مسافة عشرة

كيلو مترات من الساحل ، وللجمرك حق الكشف والتفتيش على القوافل المارة فى الصحراء متى اشتبه بأنها تتعاطى تجارة يمنعها القانون .

« مادة ٣ — المرور في خط الجمارك : لا يجوز مرور البضائع ليلا ، أى فيما بين غروب الشمس وشروقها .

« يرخص فى الدخول ليلا إلي الموانىء ، على جميع خطوط الجمارك البحرية ، والرسو في السواحل التي يكون بها جمارك ، ولكن لا يرخص فى إجراء تفريغ بضائع أو نقلها أو شحنها ، بدون إذن خصوصى بالكتابة من مدير الجمرك .

« مادة ٤ — شحن البضائع وتفريغها ، من سفينة إلى أخرى ، ولا يجوز شحن البضائع ، وتفريغها ، ونقلها من سفينة إلى أخرى ، بدون ترخيص سابق من الجمرك وحضور عماله .

« ويجوز للجمرك أن يرخص بصفة استثنائية ، فى تفريغ البضائع ، ونقلها من سفينة إلى أخري ، بدون حضور عماله .

« وفى هذه الحالة ، يوضع ذلك بالكتابة على صورة المانيفستو .

« مادة ٥ — التمكين أى إذن السفر : يجب على قباطين السفن أن يقدموا للجمرك ، قبل سفرهم ، مانيفستو البضائع ، التى شحنوا بها سفنهم ، ولا يرخص الجمرك لمصلحة الميناء فى إعطائهم التمكين إلا عقب استيفاء هذه الاجراءات .

« ويحظر على قباطين السفن ، الخروج من الميناء أو المرفأ ، بدون تمكين .

« وللجمرك الخيار ، فى السماح باعطاء التمكين ، قبل تقديم المانيفستو إلى السفن التي لها وكيل مقيم فى ميناء الشحن ، بشرط أن يكون قد أودع فى الجمرك صكا كتابيا ، يتعهد به باستيفاء هذه الاجراءات فى مدة ثلاثة أيام .

« وللتمتع بهذه التسهيلات ، يجوز لشركات الملاحة البخارية ، أن تتعهد

بصك مسجل ، تعهدا مستديما بضمان ما يترتب على المخالفات ، التى يرتكبها القباطين الذين يتولون ، قيادة بواخرها » .

وقد تضمنت اللائحة نصوصا أخرى ، خاصة بالشهادات الجمركية ، والكشف على البضائع ، والرسوم والاعفاءات وغير ذلك .

ومن السخافات التي ورت فى تلك اللائحة ، وهى من وضع نوبار ، نص الفقرة الأولي من المادة الثامنة الخاص بالرسوم المقتضي تحصيلها ، وهو :

« الرسوم المقتضى تحصيلها ، والامتيازات ، وضمان خزانة الحكومة : تحصل رسوم الوارد والصادر ، طبقا للمعاهدات والوفاقات المرعية » .

ومسألة الرسوم الجمركية ، من أعمال السيادة ، التى لاشأن لها بالمعاهدات، ولذلك يعد هذا النص ، من قبيل اللغو ، ولا قيد على الدولة في أن تفرض ماترى فرضه من الرسوم الجمركية ، وقد صدرت قوانين تالية ألغت هذا القيد ، وذلك ابتداء من القانون رقم ٢ الصادر فى ٤ فبراير سنة ١٩٣٠ ، الخاص بالتعريفة الجمركية ، وتلته قوانين عدة في السنوات التالية .

والفقرة الثانية من المادة الثامنة للائحة الجمركية المشار إليها ، خولت الدولة حق تحصيل « عوائد الأرصفة والشيالة ، وإذا اقتضى الحال ، عوائد التخزين ، والأمانات والهويسات والتمكين وأختام الرصاص ، والدفاتر ، والكشوفات الخ ، طبقا للنظامات المعمول بها الآن » .

والفقرة الثالثة ، تنص على «دفع الرسوم نقدا بالعملة الذهب أو الفضة ، على حسب تعريفة الحكومة ، ما عدا الأحوال التى تدفع فيها عينا .

« ولا يفرج عن أية بضاعة كانت ، قبل دفع الرسوم المقررة عليها » .

ومقتضى النصوص المتقدمة ، منع شركة قناة السويس من تحصيل رسوم أيا كانت عن أرصفة ميناء بورسعيد ، أو مباشرة أى عمل من أعمال الادارة ، أو غيرها ، فى تلك الميناء .

***

لا إعفاء جمركي لشركة القناة

والاعفاءات الجمركية هي استثناءات ، لا يمكن التوسع فيها ، ولم يرد باللائحة ، شيء خاص بشركة قناة السويس ، وهذا هو نص المادة التاسعة الخاص بالاعفاء من المراجعة ورسوم الصادر والوارد :

« أولا — الأشياء والأمتعة الشخصية الخاصة بسمو الخديو .

« ثانيا — الأشياء المعدة للاستعمال ، والأمتعة الشخصية ، الخاصة بالوكلاء السياسيين ، والقناصل الجنرالية ، والفيس قناصل ، أو من ينوب عن أي منهم ، متى كانوا رسميين ، منقطعين لوظائفهم ، لا يتعاطون عملا غيرها ، ولا يشتغلون بالتجارة ، ولا بالصناعة ، ولا يمتلكون أو يستغلون عقارا فى القطر المصرى .

« ويمنح مثل هذا الاعفاء لاثنين من الموظفين ، في كل وكالة سياسية ، ولموظف واحد ، فى كل قنصلية ، بناء على طلب الوكيل السياسى ، أو القنصل ، على شرط أن يكون هؤلاء الموظفون ، من الذين يعينون بأمر عال ، ويكون محظورا عليهم مطلقا تعاطى التجارة .

« وتعفى من رسوم الوارد والصادر ، الأمتعة ولأشياء الخاصة بالمعابد ، على اختلاف مذاهبها ، والأديرة ، والملاجيء الخيرية ، والمدارس ، ولكنها تكشف وتراجع .

« ويجب على المحلات المذكورة ، أن تقدم للجمارك فى بداية كل عام ، بواسطة السلطة القنصلية ، أو غيرها ، التي هى تابعة لها كشفا ، موضحا فيه ، بوجه التقريب ، مقدار وقيمة الأشياء التى تنوى إحضارها في خلال السنة .

« ويوقف الاعفاء إلى السنة التالية ، متى تجاوزت القيمة ، المبلغ الموضح في الكشف المقدم ، وللجمرك أن يبطل هذا الاعفاء ، إذا اتضح له حدوث مغايرات فيه .

. . . . الخ

تمرير البضائع ونقلها من جمرك إلى آخر

ومن النصوص المخالفة لاتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، ما جاء بالمادة ١٤ خاصا بنقل البضائع من جمرك إلي آخر ، ذلك أن المنطقة الحرة ، هي منطقة جمركية مصرية ، وكان يجب ألا تتجاوز الاتفاقات الخاصة بها ، الحدود الواردة فى المادة ١٤ المشار إليها ، ونصها هو :

« تقديم البضائع لجمارك البر : البضائع المراد إدخالها ، بطريق البر ، يجب تقديمها لمكتب الجمرك ، الأقرب للحدود .

« إذا كان مكتب الجمرك موجوداً داخل خط الجمرك يجب أن تسير البضائع في الطريق المألوف بدون انحراف عنه البتة .

« وأما إذا لم يكن فى أمكان الجمرك الأقرب قبول البضائع فيستمر السير بها إلي أقرب جمرك يمكنه قبولها ولكن يجب على السواقين أن يتحصلوا من أول جمرك يمرون به على شهادة دالة على حضورهم إليه وتوقيع الكشف الاجمالي علي بضائعهم فيه .

« وإذا كان الجمرك الأقرب لا يبعد أكثر من عشرة كيلو مترات فيجب أن يخفر علي البضائع بعمال من الجمرك يرافقونها .

« مادة ١٥ — مانيفستو الشحن ـ يجب على قباطين السفن أو وكلاء أصحابها أن يقدموا للجمرك فى خلال ٣٦ ساعة من وصول السفينة إلى مرفأ أو ميناء مصرى صورتين من مانيفستو الشحن مصدقا عليهما منهم بمطابقتهما للأصل وفى جميع الأحوال يحفظ الجمرك لنفسه الحق فى طلب تقديم المانيفستو الأصلي لمضاهاته علي الصورتين .

« ويجوز طلب تقديم مانيفستو الشحن مهما كانت الأسباب التي دعت السفينة إلي الرسو فى الميناء ومهما كانت مدة رسوها فيه ، وأما إذا كانت السفينة واردة من ميناء مصرى فيجب إرفاق مانيفستو الشحن بمانيفستو

السفر الصادر من تلك الميناء « تمكين » مالم تكن قد أعفيت السفينة من الاستحصال عليه طبقا المادة الخامسة .

« وإذا اشتبه رئيس الجمرك فى عدم مطابقة الشحنة لبيانات المانيفستو فيجب على القبطان إبداء جميع الايضاحات وتقديم كل الأوراق التي يري لزوما لها .

« وعلى مخزنجى الجمرك بعد تفريغ البضائع الواردة برسم ميناء الوصول أن يعطي إيصالا على صورة المانيفستو التى تسلم بعدئذ لصاحب الشأن .

« وأما إذا كانت الشحنة برمتها برسم ميناء آخر فيضع الجمرك إشارة فقط على صورة المانيفستو .

« ولا يجوز للسفن التي يكون شحنها برسم ميناء آخر أو التى تحضر بالصابورة أن تمكث فى ميناء الوصول أكثر من ثلاثة أسابيع إلا بأسباب قوة قهرية وتكون أثناء هذه المدة كلها تحت مراقبة الجمرك .

« وإذا اضطرت هذه السفن لاطالة مكوثها في الميناء بسبب ترميمات أو تلف « عوارية » أو معاكسة الريح أو عدم تأجيرها الخ فلا يسوغ لها ذلك بدون ترخيص خصوصى من الجمرك . ولا يمنح هذا الترخيص إلا إذا تبين أن الأسباب المستند إليها صحيحة .

« وفى حالة عدم الترخيص يجب على السفينة مغادرة الميناء بدون إبطاء وتفتش قبل سفرها بمعرفة الجمرك .

« وإذا وقفت السفينة فى إحدي الموانىء لسبب تبين منه للجمرك وجه اشتباه يجوز له أن يطلب تقديم المانيفستو فوراً وأن يجري التفتيش الذى يراه لازما مع مراعاة الشروط المبينة فى المادة ٤١ .

« مادة ١٦ — مانيفستو الوارد — يقتضي أن يحتوى المانيفستو على التوضيحات الآتية وهى :

« اسم السفينة .

« اسم ميناء الخروج وأسماء الأساكل التي عرجت عليها السفينة أثناء سفرها .

« بيان اجمالي بأجناس البضائع المؤلفة منها الشحنة .

« عدد الطرود وأنواعها .

« ماركات الطرود ونمرها .

« ويجب أن يحرر اجمالي عدد الطرود في المانيفستو وصورتيه بالرقم والكتابة ويصادق علي كل تعليقة أو كشط بالهامس أو بين الأسطر .

« وفي حالة إهمال أحد الشروط المذكورة يعاد المانيفستو ويعتبر كأنه لم يقدم ومع ذلك فللقبطان في مثل هذه الأحوال الحق بتقديم مانيفستو جديد .

« مادة ١٧ — تفريغ البضائع — تسدد البضائع والطرود المفرغة علي إحدي صور المانيفستو بمعرفة أحد مأموري الجمرك وبحضور قبطان السفينة أو وكيله .

« وتنقل البضائع إلي الجمرك لأجل إجراءات المراجعة والتقييد .

« وأما ما كان من الشحنة برسم جهة أخرى فيبقي في السفينة وعند سفرها يعطي الجمرك للقبطان إذن الافراج به .

« وللجمرك الحق دائما أن يرسل الخبراء إلى السفن عندما يرى اقتضاء لذلك وأن يتخذ ما يراه لازما من الاحتياطات لمنع أي شحن أو تفريغ أو نقل من سفينة إلى أخري غير مرخص فيه .

« وإذا كان مقدار البضائع أو عدد الطرود المفرغة أقل مما هو مبين في المانيفستو فيجب على القبطان أو وكيله أن يبرهن علي أسباب النقصان الحاصل وإذا كانت البضائع أو الطرود الناقصة لم تشحن أو لم تفرغ أو فرغت في جهة غير الجهة المرسل برسمها في الأصل فيجب أن يكون البرهان بواسطة مستندات حقيقية تؤيد صحة الواقع .

« وإذا لم توجد البضائع أو الطرود المدرجة فى المانيفستو وطالب شاحنها أو من هى برسمه، بقيمتها فيجب على القبطان أو وكيله أن يقدم الاثباتات الدالة على دفع هذه القيمة .

وإذا لم يمكن تقديم البراهين المنصوص عليها فى هذه المادة فى خلال ٢٤ ساعة فيتعين على القبطان أو وكيله إعطاء كفالة أو إيداع قيمة الغرامة طبقا لأحكام المادة السابعة والثلاثين ويجوز أن يمنح فى هذه الحالة مهلة لا تتجاوز أربعة أشهر لأجل تقديم البراهين المذكورة » .

والنصوص المتقدمة ، تتعارض أشد المعارضة مع بنود الاتفاق الذي أبرمه المستر « ما كولى » مع شركة قناة السويس ، فى أول مايو سنة ١٩٢٠

وقد أفرد الباب الثالث من القانون الجمركي ، لموضوع البضائع الترانسيت ، ولما كانت البضائع المارة بقناة السويس من الشمال إلى الجنوب ، وبالعكس ، تعد بضائع ترانسيت تخترق أرض الدولة المصرية ، وتجتاز مناطقها الجمركية ، فان هذه البضائع ، كان يجب أن تطبق عليها أحكام المادتين ٢٤ و ٢٥ من اللائحة الجمركية ، السالفة الذكر ، وفيما يلى نص هاتين المادتين :

« مادة ٢٤ — بضائع الترانسيت — البضائع المعدة لاجتياز القطر المصرى تعامل فيما يختص بالشهادة المكتوبة والكشف بمقتضى القواعد المقررة لدخول البضائع الأجنبية السارية عليها رسوم الجمرك وتعامل فيما يختص بالارسال بمقتضى القواعد المقررة لنقل البضائع من جمرك إلى آخر .

« وبعد مراجعة بضائع الترانسيت يعطى لصاحبها أو مرسلها علم خبر بعد دفع أمانة أو تقديم ضمانة بمبلغ يعادل مقدار رسوم الوارد .

« ويبين الجمرك فى علم الخبر الميعاد الذى يجب أن تقدم فيه البضائع لجمرك الخروج ويجوز تحديد هذا الميعاد لعشرة أيام على الأقل ولستة أشهر على الأكثر بحسب المسافة التى يجب أن تجتازها البضاعة .

« وتوضع أختام الرصاص على طرود الترانسيت .

« مادة ٢٥ — استيفاء علم خبر الترانسيت — عند ما يثبت أن البضائع المرسلة ترانسيت هى بعينها وأنها خرجت فى الميعاد المعين فى علم الخبر يضع جمرك الخروج عليه إشارة تدل علي استيفائه .

« وإعادة علم الخبر مستوفي إلى جمرك الارسال يدعو إلى رد الأمانة أو فك الضمانة .

« وأما إذا انقضى ميعاد الستة أشهر ولم يقـدم علم الخبر إلي جمرك الارسال مستوفى طبقا للأصـول فتعتبر البضائع كأنها أدخلت برسم الاستهلاك ويكون مقدار الأمانة حقا مكتسبا للجمرك بصفة نهائية وفى حالة الضمانة فالمصاحة تطالب الضامن بدفع قيمة الرسم المضمون .

« وفي حالة ضياع علم خبر الترانسيت وثبوت ضياعه ثبوتا قانونيا عقيب أن تكون قد وضعت عليه الاشارة من جمرك الخروج يتعين على الجمرك المذكور إعطاء شهادة تقوم مقام علم الخبر .

« وفى حالة ضياع البضائع برمتها وثبوت ضياعها ثبوتا قانونيا يرد المبلغ المدفوع على سبيل الأمانة .

قناة السويس

فى اللائحة الجمركية

فيما يلى ، نصوص الأحكام المتعلقة بالملاحظة ، وقد نص فيها على قناة السويس ، بالذات :

« مادة ٣٠ — منع رسو السفن — مهما كانت حمولتها من الرسو

فى الجهات التي ليس فيها مراكز للجمارك ، فيما عدا الأحوال الحادثة عن قوة قهرية .

« مادة ٣١ — ملاحظة قناة السويس ومصبات النيل — يمنع الرسو فى قناة السويس وبحيراته ومصبات النيل وكذا الاتصال بالبر بطريقة يستطاع بها شحن بضائع أو تفريغها بدون حضور مأمورى الجمارك وذلك فيما عدا الأحوال الحادثة عن قوة قهرية .

« ويجب على عمال الجمارك إيقاف المراكب الشراعية وتفتيشها متي تبين أنها مشبوهة وإحضارها إلى الجمرك الأقرب للجهة ويحرون محضرا بذلك .

« مادة ٣٢ — الملاحظة في البحر — يجوز لعمال الجمارك الصعود إلى السفن التي تقل حمولتها عن ٢٠٠ طن متى كانت لاتبعد عن الساحل أكثر من عشرة كيلو مترات وطلب تقديم المانيفستو ثانية مع الأوراق الأخري المتعلقة بالشحنة .

« إذا كانت سفينة واردة برسم ميناء مصري خالية من المانيفستو أو إذا ظهر عليها دلائل الاحتيال فعلى المأمورين مرافقتها إلى الجمرك الأقرب ويحرون محضرا بذلك .

« أية سفينة تقل حمولتها عن ٢٠٠ طن معدة لميناء أجنبي إذا وجدت فى نقطة لاتبعد عشرة كيلو مترات عن الساحل بدون مانيفستو أو بمانيفستو خال من البيانات المعتادة فيجوز لعمال الجمارك أن يخفروها إلى ماوراء خط الملاحظة وفى حالة دلائل الاحتيال يجوز لهم أن يجبروها على مرافقتهم إلى الجمرك الأقرب أو الأسهل وصولا إليه ويحررون محضرا بذلك .

« ويجوز لعمال الجمارك وضباط سفن البريد المصرية وضباط سفن الحكومة أن يصعدوا إلى السفن الشراعية أو البخارية التي تقل حمولتها عن

٢٠٠ طن متي كانت ملقية مراسيها أو مطوفة ذهابا وإيابا على مسافة لاتزيد عن عشرة كيلو مترات من الساحل بدون أن تبرهن على وجود قوة قهرية .

فاذا وجدوا فيها بضائع ممنوع توريدها أو تصديرها يصدرونها بطريقة مستعجلة ويحررون محضرا يجب أن يذكر فيه أن السفينة وجدت داخل خط الملاحظة ملقية مراسيها بدون اضطرار أو متجهة في سيرها اتجاها غير منطبق على الجهة التي يرسمها أو غير ناشيء عن أية قوة قهرية .

« وإذا طارد عمال الجمارك أو ضباط سفن البريد المصرية أو ضباط سفن الحكومة سفينة ماتقل حمولتها عن ٢٠٠ طن وامتنعت عن تمكينهم من الصعود إليها يجب عليهم رفع الراية أو إشارة قاربهم أو سفينتهم وإنذار السفينة المطاردة بطلق بارود فاذا لم تقف يطلق طلق ثان من قنابل أو جلل على شراعها وبعد هذين الانذارين يستعمل المطارد الأسلحة استعمالا حقيقيا ويجوز استمرار المطاردة وضبط السفينة فيما وراء عشرة كيلو مترات .

« وأما السفن التي تزيد حمولتها عن ٢٠٠٠ طن فتكون الملاحظة قاصرة على مراقبة حركتها على طول الساحل وفى حالة الشروع في تفريغ بضائع سواء أكان على البر أم فى القوارب أو نقل بضائع إلى سفينة أخري أو منها يجوز للعمال أو الضباط المذكورين اجبارها على مرافقتهم إلى الجمرك الأقرب أو الأسهل وصولا إليه ويحررون محضرا بالمخالفة .

« ولا يجوز للعمال والضباط المشار إليهم أن يفتشوا السفن والمراكب والقوارب الحربية الخاصة بالدول الأجنبية بل يجب عليهم الاقتصار على مراقبة حركاتها وإذا رأوا دلائل التهريب فيبلغون إدارة الجمارك الحوادث التي شاهدوها .

٢ — عوائد الرصيف وقد تقررت بمقتضى القانون رقم ٢ بتعديل التعريفة الجمركية الصادر فى ١٤ فبراير سنة ١٩٣٠ : —

ومما يتعارض مع قيام شركة قناة السويس بتأجير أرصفة ميناء بورسعيد لحساب نفسها ، واستغلالها للميناء لمصلحتها دون مصلحة الدولة المصرية ، صاحبة الميناء ، نص المادة ٨ من القانون رقم ٢ الصادر في ١٤ فبراير سنة ١٩٣٠ ، وهو :

« ابتداء من ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ ، تحصل على البضائع التي تفرغ في الموانيء المصرية أو تشحن منها عوائد رصيف ، تعادل عشر قيمة رسم الوارد أو الصادر ، ماعدا الأدخنة ، التي يدفع عنها عند الورود ٣ مليمات عن كل كيلو جرام » .

« تخضع لعوائد الرصيف ، المنوه عنها بالفقرة السابقة ، البضائع التي تكون في التاريخ المذكور ، موجودة بمخازن وأرصفة الجمرك ، وكذا بمخازن الاستيداع ، ولم تكن قد دفعت عنها رسوم الجمرك » .

« وتحصل هذه العوائد ، مع رسوم الجمرك ، وبالشروط عينها التي تحصل بها هذه الرسوم » .

ومن أهم النصوص الواردة في القانون المشار إليه ، نص المادة العاشرة وهو :

« تلغي جميع الأحكام التي لا تتفق ، مع الأحكام المدونة في هذا القانون » .

المنطقة الحرة

في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

ومن بواعث الأسف ، أن الذين تصدوا ، في سنة ١٩٤٩ ، لتسوية بعض المشكلات بين الشركة وبين الحكومة المصرية ، وتورطوا في اتفاق أبرم في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وهو الاتفاق الذي سميناه باتفاقية ممدوح رياض ،

الصادر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ ، قد زجوا ضمن بنود تلك الاتفاقية ، ببند خاص بالمنطقة الحرة بميناء بورسعيد واعترف فيه ضمنا باتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، دون تدبر وبحث ، وفيما يلي نص المادة ١٦ من إتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ : —

« تدرس الشركة في الوقت المناسب ، وبالاتفاق مع الحكومة ، الشروط التي يمكن بها تنظيم منطقة خاصة لاقامة مؤسسات صناعية داخل المنطقة الحرة بميناء بورسعيد على مصطبة حوض العباس » .

« ومن المتفق عليه علاوة على ذلك أنه توطئة لعودة المنطقة الحرة بميناء بورسعيد إلى نظامها العادى ، يعاد بحث مسألة القيود التي أدخلت منذ حرب سنة ١٩٣٩ ، على شروط إدارة المنطقة الحرة ، كما وضعت هذه الشروط وحددت فى الاتفاقات المعقودة بهذا الشأن بين الحكومة والشركة ، ويتم هذا البحث خلال أحد الاجتماعات الدورية القادمة المنصوص عليها فى اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ الخاص بادارة هذه المنطقة الحرة » .

نظام المناطق الحرة

فى المرسوم بقانون رقم ٣٠٦

الصادر فى ٢ ديسمبر سنة ١٩٥٢

« ١ — يجوز بقرار من وزير المالية والاقتصاد ، إنشاء منطقة حرة عامة أو خاصة ، فى أى ميناء من الموانىء المصرية ، أو المناطق الملاصقة لها بناء على اقتراح مصلحة الجمارك ، وذلك للسماح فيها ، باجراء أية عملية من العمليات المنصوص عليها فى المادة ٣ » .

« ويجب أن يتضمن القرار المشار إليه فى الفقرة السابقة بيانا دقيقا بموقع المنطقة الحرة وحدودها » .

« ٢ — لايجوز شغل المناطق الحرة إلا بعد الحصول على ترخيص فى ذلك من مصلحة الجمارك على أن يعتمده وزير المالية والاقتصاد » .

« ويتضمن الترخيص بوجه خاص بيان الأغراض التي منح من أجلها ومدة سريانه ومقدار الضمان المالى الذى يؤديه المرخص له .

« ويجوز أن يتضمن القرار الصادر بانشاء منطقة من المناطق الحرة ترخيصا خاصا فى شغلها متى كانت المنطقة مقصورة على نشاط المرخص له وحده .

« ولا يتمتع المرخص له بالاعفاءات أو المزايا المنصوص عليها فى هذا القانون إلا فى حدود الأغراض المبينة فى ترخيصه .

« ٣ — يرخص في المناطق الحرة باجراء العمليات الآتية :

« (ا) تخزين بضائع الترانسيت وكذا البضائع المحلية والبضائع الأجنبية الخالصة الرسوم المعدة للاصدار للخارج ، وذلك مع عدم الاخلال بالقوانين واللوائح المعمول بها فى شأن البضائع أو السلع أو المواد الممنوع استيرادها أو تداولها داخل البلاد المصرية أو تصديرها منها أو التى تخضع لنظم خاصة .

« (ب) إجراء عمليات الفرز والتنظيف والخلط والمزج - ولو ببضائع محلية - وإعادة التعبئة وما شابهها من عمليات تغيير حالة البضائع المودعة بالمناطق الحرة بحسب مقتضيات حركة التجارة وتهيئتها بالشكل الذى تتطلبه حالة الأسواق .

« (ج) اجراء العمليات الصناعية اللازمة لتركيب وتجهيز السيارات واللوريات والجرارات والطائرات وبناء السفن وإصلاحها وذلك كله إذا

ما استوردت أجزاؤها الأصلية من الخارج مع جواز استكمالها ببعض المواد أو الأشياء من داخل المملكة .

« (د) إجراء أية صناعة أو عمليات أخرى تحتاج إلى مزايا المنطقة الحرة للافادة من مركز البلاد الجغرافي ولا يخشى من منافستها للصناعات المحلية . وتعين هذه الصناعات بقرار من مجلس الوزراء .

« ٤ — مع مراعاة الأحكام التى تقررها القوانين او اللوائح فى شأن منع إستيراد أو تداول بعض البضائع أو السلع أو المواد لا تخضع البضائع الأجنبية التي تستورد إلى المناطق الحرة للاجراءات الجمركية العادية الخاصة بالواردات ، ولا للرسوم والعوائد الجمركية . كما تعفى من الاجراءات العادية للواردات — وذلك فيما عدا ما هو منصوص عليه فى هذا القانون — كما تعفي من الرسوم والعوائد الجمركية جميع الأدوات والآلات المستوردة لأعمال المنشآت فى هذه المناطق بحسب ما يحدد في الترخيص .

وتعفى كذلك من الاجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير ومن رسوم الصادر جميع البضائع المحلية التى تدخل تلك المناطق بموافقة مصلحة الجمارك إلا فيما يختص بالمواد الأولية المحلية التى تخضع لقيود الصادر فهذه يجب الحصول على الترخيص اللازم لها من الجهة المختصة لدخولها إلى المنطقة الحرة .

ويشترط لتمتع البضائع الأجنبية أو المحلية بالاعفاءات المنصوص عليها في الفقرة السابقة أن يتم نقلها إلى المناطق الحرة في أوعيتها تحت الرقابة الجمركية وفقا للاجراءات التى تقررها مصلحة الجمارك .

« ٥ — لا تخضع البضائع التى تستورد إلى المناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها فى هذه المناطق ، كما لا تخضع الواردات إلى المناطق الحرة والصادرات منها إلى أي قيد من قيود الاستيراد والتصدير إلا فيما له علاقة بالرقابة على النقد فهذه تكون محل اتفاق خاص بين صاحب الشأن وبين الادارة العامة للنقد .

« ٦ — لا تخضع البضائع التي تصدر الى الخارج أو يعاد تصديرها من المناطق الحرة لرسوم الصادر إلا إذا دخلت في صناعتها مواد أولية خاضعة فى الأصل لرسوم الصادر ففي هذه الحالة تحصل رسوم الصادر على أساس الفئات السارية وقت التصدير على الجزء الداخل فى صناعة السلعة من المواد الأولية المحلية .

وكل بضاعة أجنبية تسحب من المنطقة الحرة للاستهلاك الداخلى تؤدى عنها الرسوم والعوائد الجمركية عن الوارد أما البضائع التى تسحب للاستهلاك الداخلى بعد صنعها فى المنطقة الحرة فتؤدى الرسوم والعوائد الجمركية على المواد الأجنبية الداخلة فى صناعتها بحسب قيمة تلك المواد — وتحسب الرسوم على أساس الفئات السارية وقت الافراج عن البضائع من المنطقة الحرة .

« ٧ — تتولى مصلحة الجمارك وضع النظام الخاص بادخال البضائع فى المناطق الحرة واخراجها منها وبقيدها وبفحص المستندات والمراجعة كما تتولى وضع النظام الخاص برقابة هذه المناطق وحراستها وبتحصيل الرسوم والعوائد المستحقة .

ولمصلحة الجمارك أن تقوم بتفتيش أى جزء من المنطقة الحرة أو باجراء التحقيقات كلما بدا لها ذلك .

« ٨ — يجوز لمصلحة الجمارك أن تخصص لكل منطقة حرة العدد اللازم من الموظفين والعمال لأعمال المراقبة وغيرها من الأعمال التي يتطلبها القيام على شئون المنطقة . وتلتزم المنشئات التى تشغل المنطقة الحرة أداء مرتباتهم .

« ٩ — لا يجوز استهلاك البضائع الأجنبية للاستعمال الشخصي فى المناطق الحرة قبل أداء الرسوم والعوائد التي تقررها القوانين واللوائح .

« ١٠ — لا تجوز السكنى في المناطق الحرة الا بترخيص خاص من مصلحة الجمارك طبقا لما تتطلبه حاجة العمل .

« ١١ — استثناءات من أحكام القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالشركات المساهمة والقوانين المعدلة له .

يجوز بقرار من وزير التجارة والصناعة خفض النسبة المئوية المنصوص عليها في المادة الخامسة منه فيما يتعلق بالمستخدمين من ذوى المرتبات الي ٧٠ ./. من عدد مستخدمي المنشأة الصناعية الموجودة في المنطقة الحرة وإلي ٥٠ ./. من مجموع المرتبات وذلك للمدة التي يحددها لكل منشأة وفقا لما تباشره من أعمال .

« ١٢ — إستثناء من أحكام القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ بفرض ضريبة على إيرادات رؤوس الأموال المنقولة وعلى الأرباح الصناعية والتجارية وعلي كسب العمل والقوانين المعدلة له تعفي المنشآت التجارية والصناعية فى المناطق الحرة من الضرائب الآتية :

« ١ — الضريبة علي الأرباح التجارية والصناعية على صافى أرباح هذه المنشآت الناتجة من مبيعاتها خارج المملكة المصرية . ويحدد نصيب هذه المبيعات فى المصروفات المشتركة بنسبة قيمة المبيعات المصدرة إلى الخارج إلي قيمة المبيعات الكلية من مصر .

« ٢ — الضريبة علي القيم المنقولة المنصوص عليها فى الفقرتين «أولا» و « ثانيا » من المادة الأولى وفى المادة ١١ من القانون سالف الذكر من جزء منها يعادل الأرباح المعفاة طبقا للبند السابق .

« ويشترط للتمتع بهذه الاعفاءات أن يكون لدي المنشأة حسابات منتظمة ، تعتمدها مصلحة الضرائب ، موضحا بها قيمة المبيعات إلى خارج البلاد المصرية ، وقيمة المبيعات إلي داخلها ، والأرباح الصافية لكل من هذه المبيعات » .

« ويحدد وزير المالية والاقتصاد ، مدة انتفاع كل منشأة بهذه الاعفاءات .

« ١٣ — فيما عدا الأحكام ، المنصوص عليها فى المواد المتقدمة ، تسرى على المنطقة الحرة جميع القواعد التى تقررها القوانين واللوائح النافذة فى المملكة المصرية ، وبوجه خاص ماتعلق منها بمنع التهريب والغش والأمن والآداب والصحة » .

ومما لا شك فيه ، أن هذا القانون يعد ملغيا لاتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ ، وأحكامه هى الواجبة التطبيق على ميناء بورسعيد ومنطقتها الحرة ، ولا يعمل بغير ذلك من الأحكام .

قوانين وقرارات أخرى

١ — فى ١٥ يناير سنة ١٩٢٠ صدر قرار من وزير الداخلية بشأن الاجراءات الخاصة بالملاحة وبالفلايك فى ميناء بورسعيد ، وهذا القرار قد تضمن أحكاما إضافية للائحة القلايكية الصادرة فى ٢٩ يناير سنة ١٨٩٦ ، المكملة بقرار ١١ يونيو سنة ١٩٠٥ ، الخاص بالتقاط الفحم الذى يتساقط فى البحر ، ونص فى القرار على أن تطبيقه قاصر على ميناء بورسعيد ، وأحكامه هى :

« ا — جميع المراكب على اختلاف أنواعها المعدة للاستعمال فى ميناء بورسعيد ماعدا فلايك نقل الركاب والمواعين وما يماثلها من القوارب الوارد ذكرها فى المادتين الثالثة والرابعة . . . . يجب أن تسجل فى دفاتر بوليس الميناء مهما يكن نوعها والغرض الذى تستعمل لأجله طبقا للمواد ٤و٥و٢٤ من اللائحة المذكورة وذلك بعد التحقق من متانتها وصلاحيتها التامة للملاحة فى البحر .

« ب — لايجوز مطلقا لأي ربان من ربابنة تلك المراكب على اختلاف أنواعها الموجودة فيها صفارات تجارية أو غيرها ، من المعروفة باسم

«سيرين» ، استعمال هذه الصفارات إلا لعمل مناورة ، وذلك حسب التعليمات الآتية : (وأورد القرار تعليمات مختلفة بخصوص استخدام الصفارات) .

« جـ — الأشخاص المصرح لهم بالتقاط الفحم المتساقط فى البحر طبقا للقرار الصادر فى ١١ يونيو سنة ١٩٠٥ ، يجب عليهم عند مباشرتهم هذا العمل ، اتباع التعليمات التي يصدرها البوليس .

« وللبوليس الحق في إصدار التعليمات التي يرى ضرورة إصدارها في جميع الأحوال الخاصة بالتقاط الأشياء المتساقطة فى البحر .

ولكن الوزير الذى أصدر القرار ، المشار إليه ، قد تورط فى أمور أخري ، فأضفي علي شركة قناة السويس صفة ماكان ينبغى أن تضفي عليها ، واعترف لها بشيء من السلطة ، وهو الأمر المخالف للنظام العام ولمقتضيات سيادة الدولة علي الميناء ، وهذه النصوص باطلة لهذا السبب ، ومع ذلك لانري بأسا من أن نوردها فيما يلى :

« علي البوليس أن يرسل فى كل شهر ، إلي شركة قناة السويس ، كشف بيان المراكب على اختلاف أنواعها ، التى صار تسجيلها فى دفاتر البوليس » .

والنص التالى يعد سبة للدولة المصرية ، وجرحا لكرامتها ، وإلا فكيف يجوز ،أن يكون محافظ بورسعيد أداة تنفيذية لتعليمات شركة قناةالسويس؟!

وفيما يلى ، ذلك النص العجيب : —

« لمحافظ القنال ، الحق فى إصدار القرارات اللازمة ، لتنفيذ تعليمات شركة قناة السويس بشأن نظام حركة المراكب ، على اختلاف أنواعها ، المعدة للعمل فى الميناء ، فيما يختص برسو المراكب ، وقطرها وشحن البضائع

وما يمثالها ، أو تفريغها وإيداعها ، إما على الأرصفة ، وإما بأراضي الميناء ، أو رفعها منها .

٢ — قرار محافظ القنال الصادر في ١٤ مايو سنة ١٩٢٥ وهذه أهم بنوده :

« ا — ممنوع اقتراب جميع المراكب على اختلاف أنواعها من السفن وهي سائرة ، أو أثناء عمل مناورات ، ويستثنى من هذا المنع فلايك الرباط ، ومركب وكيل السفينة فقط .

« لاتسرى هذه المادة على المراكب التابعة لشركة القناة وجميع المراكب التابعة للحكومة » .

وفى الفقرة المتقدمة ، سوي محافظ القنال بين الحكومة وشركة قناة السويس فى المعاملة .

ب — البند الثالث من القرار المتقدم ، قد أضفى على الشركة سلطة ما كان ينبغى أن تخول لها ، وهو لذلك يعد باطلا ولا يعمل به ، وهذا نصه : —

« لا يسوغ للمراكب على اختلاف أنواعها ، سواء أكانت فلايك أو صالات أو قاطرات أو قوارب الخ . . . ، أن ترسو فى الميناء وتوضع على البر إلا فى النقط التى تعينها شركة القنال .

« وفيما عدا النقط المخصصة للرسو ، محظور عليها ، أن تمكث على جانب أسكلة عمومية ، أو رصيف ، أكثر من المدة اللازمة ، لأخذ الركاب ، أو البضائع بسرعة » .

ج — والبند الرابع من قرار محافظ القنال ، أشد قبحا وأكثر استخذاء ، وهذا نصه : —

« ممنوع شحن القوارب والصالات ، والمواعين ... الخ أكثر مما تسع ، ويجب أن تكون المراكب الشراعية التي تسافر في القنال مرتفعة فوق سطح الماء بمقدار ٣٠ سنتيمترا إذا كانت تمر من البحيرات المرة ، وإلا فيجب أن تكون مرتفعة فوقه بمقدار ٤٠ سنتيمترا .

« ويجوز لشركة القنال دواما ، إيقاف سير كل فلوكة ، أو ماعون أو صال أو قطار صالات الخ ... ، متى تراءى لها أنها خطرة على الميناء .

« ويكون لعمال شركة القنال حرية الدخول في الفلايك والمواعين والصالات ألخ للتحقق من نوع وترتيب البضائع » .

د — والبند السابع من القرار المتقدم ، قد تضمن في فقراته النص الآتي : —

« ممنوع التقاط الأشياء المتساقطة في البحر ، بدون تصريح من البوليس وبالشروط التي يقررها بالاتفاق مع شركة القناة » .

هـ — ونص في البند التاسع من القرار على أنه « لا يسوغ للقاطرات غير التابعة لشركة القناة المرور أو الرسو في الجزء الواقع بين الجزيرة رقم ١ والجزيرة رقم ١١ مكرر بميناء بورسعيد » .

٣ — في ٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ صدر القرار الوزاري رقم ١٧ من وزير المواصلات بشأن نظام الدخول في موانيء الاسكندرية وبورسعيد والسويس وهذا القرار حرم الدخول بغير إذن خاص من حكمدارية بوليس الجمارك في بعض المناطق التي عينها بالموانيء المذكورة ، وهذه المناطق في ميناء بورسعيد هي :

ا — الجزء الشرقي من رصيف شريف .

ب — المنطقة الواقعة جنوب رصيف شريف ، فيما بين حوض عباس شرقا والسور الجمركي غربا وجنوبا .

ج — منطقة دار البحرية البريطانية .

٤ — وفى ٢٦ يوليو سنة ١٩٤٨ أصدر وزير المواصلات القرار الوزاري رقم ١٧ الخاص بلائحة الفلايكية في المواني ، وهذا القرار منشور بالوقائع المصرية العدد ١٧١ فى ١١ نوفمبر سنة ١٩٤٨ وقد صدر بعد عرضه على الجمعيـــة العمومية لمجلس الدولة وأهم أحكامه التي أخضعت الموانى جميعها بما فيها ميناء بورسعيد لسلطان الدولة ما يأتى :

ا — أغفلت شركة قناة السويس ، ووردت النصوص عامـــة ومطلقة بالنسبة لتحديد نقط الرسو وغير ذلك ، وهذه أهم البنود : —

(٧) يحدد بوليس الميناء المناطق التي يتسني للفلايك ذات المجداف أو الفلايك ذات المحركات السير فيها .

(٨) لا يجوز للفلايك المعدة لنقل الركاب أو للايجار السير بعد غروب الشمس أو قبل شروقها إلا بترخيص بالكتابة من بوليس الميناء .

(٩) كل فلوكة غير مرخص لها في السير ليلا ، يجب أن ترسو منزوعا شراعها فى الأوقات المشار إليها في المادة الثامنة بالمنطقة التى يعينها بوليس الميناء للرسو .

(١٠) لا يجوز للفلايكية بغير ترخيص سابق أخذ ركاب أو انزالهم فى غير النقط التى يعينها بوليس الميناء فى ذلك كما لا يجوز لهم الوقوف بمراكبهم أمام هذه النقطة المدة اللازمة لنزول الركاب أو ركوبهم .

ونصوص المواد ١١ ، ١٢ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٥ ، ١٦ مماثلة للنصـــوص المتقدمة من حيث إقرار سلطة البوليس المصرى على المواني ولا يشاركه غيره فى هذه السلطة ولا يرجع لشركة قناة السويس أو لسواها .

ب — والمادة ٢٥ نصت على أن كل مايعثر عليه فى البحر أثناء التجديف عدا الفحم يسلم إلى بوليس الميناء وفيما يتعلق بالفحم يتعين الحصول على رخصة باستخراج، وهذه الرخصة تصدر من جهات الادارة المصرية بطبيعة الحال .

ج — وفيما يتعلق بالمواعين وردت النصوص الآتية : —

(٢٦) جميع المواعين والمراكب الكبيرة التى تستعمل لنقل البضائع ولشئون الملاحة ولغيرها ، يجب أن تكون مرقومة ويكتب الرقم ومقدار الحمولة على كلا الجانبين وفي المؤخرة بأحرف عربيـة ، على وفق النموذج المودع لدى سلطات الميناء المختصة .

(٢٧) يجب أن يرسو كل ماعون ، حال عدم الاستعمال فى النقطة التى تعينها السلطات فى الميناء .

(٢٨) لا يجوز أن تقف المواعين ، في حوض العمرة ولا على امتـداد الأرصفة بعد غروب الشمس .

(٢٩) لا يجوز المواعين الحاملة بترولا أو غيره من المواد الملتهبة أن تمكث بعد غروب الشمس إلا فى الأماكن التى يعينها البوليس .

د — تموين المراكب — نصت المـادة ٣٢ من اللائحة على أنه لا تجوز ممارسة مهنة بيع المؤونة في حدود الميناء على الأرصفة أو فى البحر أو على السفن بدون رخصة فى ذلك من بوليس الميناء بعد تقديم شهادة من البوليس بحسن السير والسـلوك وحظر فى المـادة ٣٥ بيع المشروبات الروحيـة أو الصور المخلة بالآداب أو أية أشياء أخرى ممنوعة ، وجاء فى المـادة ٣٩ أن « كل من مارس مهنـة توريد المؤونة للبواخر في دائرة الميناء أو على السفن ، يجب أن يقيد اسمه فى بوليس الميناء بعـد الحصول على شهادة حسن السير والسلوك من البوليس ويعطى الطالب شهادة قيـد على شكل كراسة . . . . . الخ » .

هـ — وورد ضمن الأحكام العامة أنه يجب على كل من يزاول أى عمل فى الميناء الحصـول على ترخيص بذلك من بوليس الميناء مادة (٥٢) وأوردت المادة (٥٤) بيـانا بالحالات التى يسحب فيها الترخيص بقرار من مفتش فرقة الميناء .

و — وذكرت المادة (٥٥) المقصود بالميناء : —

« يقصد بالميناء ، فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القرار المساحة المائية المحصورة داخل حواجز الأمواج والمناطق الموجودة داخل الأسوار الجمركية » .

عود إلى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢

قضية مطروحة على مجلس الدولة

أثار ديوان المحاسبة ، مسألة الاعفاء الذى تتمتع به الشركة ، فى خط سكة حديد ، الاسماعيلية ، بورسعيد ، طبقا لاتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، والاتفاقات التالية ، خصوصا وأن الحكومة قد سددت للشركة فى سنة ١٩٤٧ ، اثنين وعشرين قسطا سنويا ، كانت لتدفعها حتى سنة ١٩٦٨ ، بمعدل كل قسط ١٩٩٣٠ جنيها مصريا .

وكان فى وسع الحكومة أن تلغى الاتفاق الذى أبرمته ، ولا معقب عليها ، ولكن الحكومة اكتفت بشىء تافه ، لا يعد الحرمان منه متكافئا مع الجهد الذى تبذله الشركة ، والأموال التى تنفقها بالمحاكم وخارجها لتحمل الحكومة على العدول عن قرارها ، ولكن الشركة هى بريطانيا ، وبريطانيا تحسب حساب المستقبل دائما ، وتعالج الأمور بنظرة فاحصة ، فهى لا تسلم بالمساس بأي نص من نصوص الاتفاقات الاستعمارية ، التي ورثتها الشركة عن الاحتلال وأعوانه من أمثال نوبار ومصطفي فهمى ، ومن أجل ذلك هاجت وماجت ، وأنكرت على الحكومة إلغاء مسألة الاعفاءات فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، مخافة أن تتعقب الحكومة الأباطيل حتي تقضي عليها كلها ، ولذلك طعنت في تصرف الحكومة لدى محكمة القضاء الادارى بمجلس الدولة ، وليتها اكتفت بهذا ، بل اشتغلت وراء الكواليس ، ولديها ذهب المعز ، ولديها الولائم ، فى الاستراحات والقصور ، ولديها

الدخلاء ، وما تخصصوا فيه من أساليب الاتصال ، والله سبحانه عليم ستار .

استعانت الشركة بالمرحوم أحمد خشبة ، في وقت لم يكن يمارس فيه صناعة المحاماة ، ولكنها استعارت اسمه وجاهه لدى تلاميذه ، ومرءوسيه القدامى ، وتقدمت لوزارة التجارة مذكرة ، تحمل توقيع الأستاذ خشبة رحمه الله ، وبذلت محاولة لاستفتاء قسم الرأى بمجلس الدولة ، فأبى أن يفتى والقضية مطروحة على القضاء الادارى ، ثم تكررت المحاولة ، ونرجو أن يجيب قسم الرأي بما سبق أن أجاب به ، وإن ربك لبالمرصاد .

وقد وصلت إلي يدنا مذكرة ، قدمت من الشركة إلي ولاة الأمور(١) ، ونحن ننشر المذكرة بكاملها هنا ، لنقدم للناس نموذجا قبيحا يكشف عن ألاعيب الشركة الاستعمارية ، ومغالطاتها الفاجرة ، ويدل علي نيتها الخبيثة ، وأنه لن يمكن أن تحل المشكلات بينها وبين الحكومة في المستقبل ، بالسهولة التى يتصورها البعض ، ونشفع هذه المذكرة ، بالرد الذى رفعناه لجهات الاختصاص .

مذكرة الشركة

المؤرخة فى ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣

مذكرة

أولا : « إن شركة قناة السويس تستغل القناة منذ سنة ١٨٦٩ وقد اتضح لها بعد بضع سنوات من بدء الاستغلال أن مقتضيات العمل تستلزم إيجاد وسيلة سريعة للمواصلات بين الاسماعيلية وبورسعيد خلاف القناة ذاتها .

---

(١) قيل ان المذكرة من وضع الأستاذ سابا حبشى ، ولو صح ذلك لوجب أن يحاسب حبشى حسابا عسيرا ! !

« فقررت الشركة فى سنة ١٨٩٠ انشاء خط ترام ضيق يصل بين هاتين المدينتين .

« وقد عقدت فى سنة ١٨٩١ اتفاقية على صورة كتابات متبادلة ثم أكملت هذه الاتفاقية فى سنة ١٨٩٦ وهي تحدد للشركة شروط انشاء الخط واستغلاله (١) .

« وكانت وقتئذ مدينة بورسعيد قد نمت وازداد فيها النشاط مما حمل الحكومة فى سنة ١٩٠٠ علي الاسراع بالموافقة على مشروع يصل هذه المدينة بشبكة سكك حديد الحكومة ، ولكن جميع تخطيطات المشروع التى اقترحها خبراء الحكومة بدت تكاليفها باهظة إلي حد يحول دون تنفيذها ! !

« وعندئذ طلبت الحكومة من الشركة أن تحول خطها الضيق إلى خط عادى تستطيع الدولة استغلاله بعد وصله بشبكة خطوطها الأخري التي تسير عليها قطاراتها وقرنت الحكومة هذا الطلب بطلب آخر هو أن تتحمل الشركة نفقات توسيع ميناء بورسعيد .

« وكانت تلبية هذه الطلبات الحكومية تعني اثقال كاهل الشركة بمبالغ كبيرة تنفق فى سبيل أعمال يصعب إدخالها فى البرنامج العادي لأعمال الشركة وفي سبيل عملية استغلال لا يتسع لها نطاق الاستغلال العادى للقناة . بيد أن الشركة كانت تتعلق بمصلحة البلد العامة ولذا فقد حاولت الحكومة المصرية والشركة معا تذليل الصعاب وإيجاد الحلول ! !

ثانيا : « أخيراً انتهى الأمر فى فبراير سنة ١٩٠٢ إلى اتفاقية تناولت نواحى متعددة متشابكة وتضمنت بالنسبة للطرفين حقوقا والتزامات يمكن تلخيصها على الوجه الآتى :

١) حقوق الحكومة والتزامات الشركة

« ا — تسلم الشركة إلى الحكومة المبانى والمهمات الثابتة والمتحركة

---

(١) مالبث هذا الخط أن أدي خدمات مفيدة جدا حيث أنه كان الوسيلة الوحيدة للوصول برا الى بورسعيد .

الخاصة بالخط الذي تستخدمه، الشركة وتصبح هـذه المباني والمهمات ملكا خالصا للحكومة (الكتاب المؤرخ في أول فبراير سنة ١٩٠٢) .

ب ــ تحول الشركة خط الترام التابع لها إلي خط عادى مماش لسائر خطوط الشبكة الحكومية المصرية وتراعى في ذلك الشروط المطلوبة في المنشئات السفلى والعليا ـ أي فرش الزلط والفلنكات والقضبان ـ الخاصة بالتحويلات وغيرها . . . (١)

« ج ـــ توافق الشركة علي أن تشغل الحكومة الأراضي الداخلة في امتياز الشركة والمقام عليها هذه المنشئات أو التى تجتازها الخطوط .

« د ـــ تستغل الحكومة نفسها الخط الجديد وتصبح مالكة له في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

« هـ ـــ توسع الشركة ميناء بورسعيد حسب رسم وافق عليه الطرفان .

٢) حقـوق الشركة والتزامات الحكومة

« ا ـــ تدفع الحكومة للشركة أتاوة سنوية تحتسب على أساس التكاليف الاجمالية فى أعمال انشاء الخط القديم (٢) والخط الجديد (وتتولي الحكومة انشاء الخط الجـديد ولكن الشركة هي التى تسدد تكاليفه) وهـذه الأتاوة تعوض الشركة تعويضا يشـمل الاستهلاك والفوائد بسعر يتراوح بين ٣ و ٤ ٪ .

« ب ـــ تضمن الحكومة للشركة تسيير عدد أدني من القاطرات في كل من الاتجاهين لحاجـة مرافق الشركة (وهذا الالتزام أصبح فيما بعـد غير

---

(١) لقد تقرر أن تنفذ وزارة الأشغال العموميـة هـذه الأعمال لحساب الشركة وعلى نفقاتها كي تكون الأعمال المذكورة مطابقة للأعمال المعتادة التي تنفذها مصلحـة السكك الحديدية .

(٢) وافقت الشركة على تخفيض تلك التكاليف بمقدار ٤٥ ٪ لصالح الحكومة مع أن الشركة لم تكن قد استخدمت الخط الا ثماني سنوات فقط .

ذي موضوع كما يتضح من الفقرة سابعا فيما بعد) .

« ج — تمنح الحكومة المصرية مجانية النقل للشركة على خط السويس - وبورسعيد فى القطارات العادية والقطارات الخاصة (١) مع بعض القيود لتفادى الافراط فى الاستعمال .

د — تتمتع الشركة بالاعفاء من الرسوم الجمركية عن كافة المهمات المستوردة لاستغلال القناة وهذا الاعفاء منح على الأخص مقابل الالتزامات المبينة فى (ج) و (هـ) من الفقرة « ١ » بعاليه .

ثالثا : « كل ما سبق يترتب خاصة على المواد الآتية :

« مادة ١ — بناء على طلب الحكومة المصرية تقبل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية أن تحول على نفقاتها الخط الحديدي البالغ ٧٥ سنتيمترا والذي أنشأته على الأراضي الداخلة ضمن امتيازها الى خط عادي عرضه ١٫٤٥ مترا ما بين الاسماعيلية وبورسعيد وأن تصل هذا الخط بخط سكة حديد الحكومة بالاسماعيلية .

« مادة ٢ — كذلك تقبل الشركة أن تؤجر الى الحكومة المصرية لمدة الامتياز كلها الخط الذي يصل بين الاسماعيلية وبورسعيد بعد تحويله على ما تقدم وتباشر الحكومة استغلال هذا الخط على نفقتها ومسئوليتها ويصبح بحكم القانون ملكا للحكومة مع جميع ملحقاته فى نهاية الامتياز .

واذا عهدت الحكومة فيما بعد بهذا الاستغلال الى احدى المصالح أو الشركات الخاصة ذات الحكومة مسئولة قبل شركة قنال السويس عن الالتزامات الناشئة في ظل اتفاق الحاضر .

« مادة ٣ — تشتمل الأعمال التي تلتزم بها شركة قناة السويس لتحويل خطها المخصص لخدمة مرافقها الى خط عريض على المنشآت السفلى والعليا وأبنية المحطات وأدواتها الثابتة وتتولى الحكومة المصرية على نفقتها توريد أثاث المحطات وأدوات الورش والمخازن والمهمات المتحركة .

« مادة ٦ — تدفع الحكومة المصرية الى الشركة أقساطا سنوية تحسب بحيث تفى بما أنفقته الشركة على الخط المخصص لخدمة مرافقها وما تنفقه مستقبلا على الخط العريض

---

(١) ألغيت القطارات الخاصة (يرجع الى الفقرة سابعا الواردة فيما بعد) .

بمقتضي هذا الاتفاق وذلك على مدي السنوات الباقية من امتياز الشركة .

.... نص متروك ....

وتعوض الحكومة الشركة عن استغلالها هـذه الأراضي والخط الحديدي وذلك وفقا للأوضاع المبينة فى المادة ١١ .

« مادة ٩ — ترخص الحكومة المصرية للأشخاص الذين يحملون اذنا قانونيا من الشركه فى أن يركبوا مجانا جميع القطارات التي تسير بانتظام على خط السويس ـ الاسماعيليه ـ والاسماعيليه ـ بورسعيد .

كذلك تنقل الحكومه المصرية مجانا وعلي جميع القطارات الخاصـه بالركاب والبضائع أو البضائع فقط ـ جميع المواد والأدوات التي يطلب من الحكومه نقلها باذن قانوني من الشركه .

« علي أن هذه التنقلات المجانيه تحدد سنويا بغاية تصوي هي ١٣٠٠٠٠٠ كيلو متر لجميع المسافرين و ٤٠٠٠٠ كيلو متر لمجموع الأطنان ٤٠٠٠ طرد صغـير يقل وزن كل منها عن ٢٠ كيلو جراما .

« مادة ١١ — .... نص متروك ....

« لقد منحت الحكومه الشركه هذا الاعفاء من الرسوم الجمركيه على السواء بصفة بدل جزافي من المعروفات التي ألقيت على عاتق الشركه بمقتضي المادة العاشرة من الاتفاق وتعويضا لها عن أشغال الخط الحديدي من الاسماعيليـه وبورسعيد والأراضي المخصصه لاستغلال هـذا الخط (١) .

رابعا : « يتضح من تحليل الاشتراطات المتبادلة والآنف ذكرها أن الشركة تحملت سلسلة من الخسائر في الحال والاستقبال عندما تركت للحكومة

---

(١) ونشير على سبيل الذكر الى المادة ٨ التى أصبحت ملغاة والتي سنتحدث عنها فيما بعد .

« تسير الحكومه المصرية يوميا بين الاسماعيليـة وبورسعيد قطاري ركاب على الأقل في كلا الاتجاهين ويتعين وقوف أحدهما فى الذهاب والاياب على جميع محطات القناة البحرية كما يتعين وقوفه بناء على طلب خاص من الشركة علي محطة مستشفى سان فنسان دي بول .

« وتضع الحكومه مجانا تحت تصرف شركة قناة السويس اثني عشر قطارا خاصا فى السنه تسير بين بورسعيد والاسماعيليه وبالعكس » .

استغلال الخط الحديدى التابع للشركة وهذه الخسارة هى « الخسارة الواقعة » (Damnum Emergens) « والربح المفوت » (Lucrum Cessans) قصد الطرفان إلي التعويض عنها .

وكانت الخسارة الواقعة تتمثل فيما يلى :

« ا — النفقات المنصرفة فى سبيل انشاء الخط القديم وتحويله إلى خط عادي ، فلو أن الشركة استمرت فى استغلال الخط لاستهلكت هذه النفقات من إيراد الاستغلال .

« ب — التخلى عن الانتفاع بأراضي الامتياز التي يشغلها الخط ومنشئاته المختلفة وذلك عن كل المدة الباقية من هذا الامتياز (أى ٦٦ عاما) .

« أما الربح المفوت فكان يتمثل فى حرمان الشركة مما يلي :

« ج — مجانية النقل لموظفيها وما تستلزمها مرافقها .

« د — الربح الصافى الذى كان ينتجه خطها وكان هذا الربح سيزداد على أثر توسيع الخط .

« تلك هى عناصر الضرر الذى كان سيصيب الشركة لو انطوي الأمر على تنازل منها عن ملكية الخط ولاقتضى الانصاف عندئذ بل لاقتضت قواعد القانون العام أن تعوض الشركة عن هذا الضرر تعويضا كاملا .

« ولكن الأمر لم يتطرق أبدا إلى التنازل عن الملكية وذلك لسببين أولهما « بالنسبة للحكومة » ضخامة مبلغ التعويض الذى يستوجبه هذا التنازل .

« وثانيهما : بالنسبة للشركة أنه لم يكن فى يد أية هيئة من هيئات الشركة العادية سلطة التنازل نهائيا قبل الأجل المعين عن شطر مهم جدا من الأراضي الداخلة فى الامتياز وعن الخط الحديدى الذى كان الغرض الأول من انشائه سنة ١٨٩١ هو الوفاء باحتياجات استغلال القناة وعليه تم الاتفاق فى النهاية وبناء على طلب مصلحة السكة الحديدية على مجرد تأجير الخط

(شاملا الأراضى وحق الاستغلال) للحكومة دون التنازل لها عنه .

« ولم ينطو ذلك عمليا على مضايقة لأى من الطرفين بل وجد كلاهما فيه حلا يناسبه .

« فقد تيسر للحكومة أن تنتفع بالخط انتفاع المالك له ريثما يصبح ملكا لها فى موعد لاحق محدد ومحقق هو ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ واستفادت فى آن واحد من التخفيض الملحوظ الذي رضيت الشركة بهذه المناسبة أن تضحي به من قيمة التعويض الذي كان يستحق لها لو أن الاتفاق تم على غير الحل المذكور .

« أما الشركة فقد بقيت أراضي امتيازها سليمة لم تمس من الناحية المبدئية وفى مقابل ذلك ارتضت الشركة ما يلى :

« — تخفيضا قدره ٤٥ ./. فى التكاليف الفعلية للخط القديم مع أنها لم تكن قد استخدمته إلا فترة لم تكد تبلغ ٨ سنوات .

« تم على الأخص التخلى عن التعويض الذى كان يستحق لها عن أهم شطر من الربح المفوت (وهو الشطر المبين بالفقرة « د ») .

« وأخيرا عوضت الشركة بالآتى عن فقدها الانتفاع بالخط (وليس فقدها ملكيته) — بالتسديد الجزئي للمصروفات التى تحملتها (المبينة بالفقرة « ا ») .

« ولم يتم هذا التسديد فورا بل قسط على السنوات الباقية حتي نهاية الامتياز بأقساط سنوية ثابتة تشمل الفوائد واستهلاك رؤوس الأموال التي خصصت للمشروع ـ مع اعتبار الفائدة التى تدفعها الحكومة تعويضا للشركة عن قبولها تقسيط التسديد .

« — بجزء من الاعفاء الجمركي المشار إليه بالمادة ١١ من الاتفاقية .

« — بالابقاء علي المجانية الموضحة بالفقرة (ج) أعلاه مع بعض القيود لتجنب إساءة الاستعمال .

« ومن كل ما تقدم يخلص مايلي :

١) أن التعويض الذى التزمت به الحكومة قد تم الاتفاق عليه باعتبار أن هناك إيجارا للخط (أى تنازلا عن الانتفاع به) لا نقلا لملكيته .

٢) أن هذا التعويض كان عبارة عن ثلاث التزامات تكمل بعضها بعضا وينبغى تنفيذها جميعا . ووفاء الحكومة بأحد التزاماتها لم يكن ليعفيها من تنفيذ الالتزامات الأخري .

٣) أن عدم تنفيذ هذه الالتزامات كان يجيز فى نظر القانون سحب الانتفاع بالخط . في حين أن التنفيذ الكامل لهذه الالتزامات الثلاثة لم يكن ليخول الحكومة إلا الاحتفاظ بهذا الانتفاع .

خامسا : « عندما تمت أعمال إنشاء السكة الحديدية وضع حساب مضبوط لتكاليف الخط التي تحملتها الشركة مع مراعاة ما يساويه الخط الضيق . وقد احتسبت الأقساط السنوية التى تدفعها الحكومة للشركة على الأسس السابق النص عليها فحددت قيمة القسط بمبلغ ١٩٩٣٠ جنيها (١) تستحق سنويا لغاية انتهاء الامتياز .

« وقد انقضى خمسة وأربعون عاما نفذ خلالها الطرفان التزاماتهما كل فيما يخصه مع بعض التعديلات فى التفاصيل كان يتفق عليها دائما برضاء الطرفين .

« فقد تمتعت الشركة بالفعل بالاعفاء الجمركي كما أن مبدأ المجانيـة بالنسبة لمرافقها قد أبقي عليه دائما مع تحديد عدد كيلو مترات المسافرين و كيلو مترات الأطنان التي جعلت من حق الشركة سنويا (وذلك لتجنب الافراط فى الاستعمال) وقد زيد هذا العدد تدريجيا فيما بعد وكان ذلك دائما مقابل ميزات من أنواع متعددة تنالها الحكومة من الشركة .

سادسا : « وفى عام ١٩٤٧ عنيت الحكومة بتخفيض عدد الأتاوات

(١) بما فى ذلك ١٢٠٠٠٠ فرنك لاستهلاك قيمة الخط القديم التي قدرت بثلاثة ملايين فرنك بينما تكلف الخط ٥٫٧٠٠٫٠٠٠ فرنك .

السنوية المستحقة عليها وذلك باستبدالها بما كان متوفرا لديها من مال احتياطى وعليه اتصلت الحكومة بشركة قناة السويس لاستبدال الأقساط المشار إليها فاتفق الطرفان على المبلغ الذي يتم به هذا الاستبدال وقد طلب من الشركة أن تخفضه إلى أدنى حد ممكن . وأخيرا أبرأت الحكومة ذمتها من الاثنين والعشرين قسطا سنويا البالغة قيمة كل منها ١٩٩٣٠ جنيها والتى كان يتعين عليها دفعها لغاية سنة ١٩٦٨ (أى أن الجملة كانت ٤٣٨٤٨٠ جنيها تقريبا) مقابل قدره ٣٠٧٠٨٣ جنيها يدفع مرة واحدة .

« ولم ترد فى المباحثات التي سبقت العملية ولا فى المكاتبات المتبادلة بل ولا فى القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٤٧ الذى صرح للحكومة بأخذ المبالغ اللازمة من الاحتياطي العام أية إشارة ولو بتلميح مستتر إلى جعل التسديد منتجا للأثرين اللذين ترغب الحكومة اليوم فى ترتيبهما عليه أى الغاء المجانية إلغاء كليا وإلغاء الاعفاء الجمركى إلغاء جزئيا .

« والحقيقة أن هذا التسديد لم يكن إلا مجرد عملية من أعمال الخزانة والتحليل القانوني لتعاقد سنة ١٩٤٧ الجديد — الذى يسجل اتفاق الطرفين على هذه النقطة — هو أن أحد الطرفين تخلي عن ميزة التقسيط مقابل تخلى الطرف الآخر عن الانتفاع بالفوائد ومن ثم ترتب على ذلك بالنسبة لكلا الطرفين انتهاء التزامين متبادلين متعادلين وقانونيين (باعتبارهما متعلقين بكيفية تنفيذ التزام رئيسى هو تسديد المصروفات) كما أن الالتزامات الأخرى الواردة فى اتفاقية سنة ١٩٠٢ ظلت قائمة لم تمس .

« وقد وصفنا هذين الالتزامين بأنهما متعادلان والواقع أن الشركة تساهلت تساهلا إضافيا فى اتفاق سنة ١٩٤٧ حيث أن الأقساط احتسبت بقيمتها الحالية بسعر الفائدة الأصلى للقرض بيد أنه كان من الأقرب للانصاف وللعرف الدولى أن يعمل هذا الحساب على أساس سعر فائدة إعادة توظيف الأموال أي سعر الفائدة السائد فى السوق . فالحقيقة إذن أن ما أدته الشركة قد فاق ما أدته الحكومة .

« والحكومة بتعجيلها تسديد التكاليف قد أبرأت ذمتها فى الواقع بخير الشروط لها من جانب من التعويض الذي تعهدت بدفعه للشركة مقابل تخلي الشركة عن الانتفاع باستغلال الخط الحديدي .

« ولا شك أن هذا الاجراء لم يكن ليعفي الحكومة من الالتزامين الآخرين اللذين التزمت بهما أيضا مع الالتزام الأول .

« هذه هي الحقيقة الظاهرة للعيان التي أرادت الادارة وأراد مستشاروها انكارها فى سنة ١٩٥٣ .

سابعا : « الواقع أنه فيما عدا توقف سداد الأقساط كما ذكر فقد استمرت الأمور على ما كانت عليه فى الماضى . فالشركة ظلت بالنسبة لمرافقها تتمتع بالمجانية على خط السويس ـ بورسعيد وبالاعفاء الجمركي طبقا لاتفاقات سنة ١٩٠٢ .

ولكن فى سنة ١٩٥٣ ادعت وزارة التجارة والصناعة ووزارة المواصلات استنادا إلى فتوى صدرت من إحدى شعب الرأي بمجلس الدولة أن هاتين الميزتين (ميزة المجانية الواردة فى المادتين العاديتين ٨ و ٩ وجزء من ميزة الاعفاء الجمركى) ينبغى انهاؤها بل كان يجب انهاؤها في سنة ١٩٤٧ وهو التاريخ الذى قيل أن الحكومة أصبحت فيه مالكة للخط بتسديدها المعجل للأقساط .

« وتتضمن هذه الفتوي خطأ مزدوجا من حيث الواقع ومن حيث القانون .

فأولا كان من الجلي أن هذه الفتوى إنما صدرت على أساس مستندات ناقصة .

ذلك أن الحكومة لم تمنح الشركة فى سنة ١٩٠٢ المجانية فحسب — مادة ٩ — بل منحتها أيضا ميزات أخرى هامة تكلف فى الواقع أكثر من مجرد قبول المسافرين وطرود بالمجان فى القطارات السائرة .

« فالمادة ٨ كانت تضمن تسيير عدد أدنى من القطارات وتنص على إنشاء

محطة خاصة بقرب مستشفى الشركة كما أنها نصت على تسيير قطارات خاصة بناء على طلب الشركة .

« وقد رأي صاحب الرأى المشار إليه أن التسديد الذى تم فى سنة ١٩٤٧ يستتبع إلغاء كل ذلك . وقد غاب عنه أن هذه المادة الثامنة كانت قد زالت من زمن طويل . فالحكومة تسير الآن فى سبيل احتياجات الاستغلال عددا من القطارات يزيد بكثير عما نص عليه . ولا توجد ولن توجد أبدا محطة للمستشفى ثم أن الشركة تخلت نهائيا منذ سنة ١٩٠٣ عن القطارات الخاصة .

« وعلى العكس من ذلك عدلت جملة مرات حصص الكيلو مترات الواردة فى المادة ٩ وتم ذلك فى كل مرة بمقابل ودون أن يربط مطلقا هذا المقابل بالاتاوة بأية صلة .

« إن شعبة الرأى لم تزود بالبيانات اللازمة . وإلا لاتضح لها أن الشركة لم تعد تنتفع إلا بالمجانية فى القطارات العادية وهى منفعة لا تترتب عليها مصروفات مباشرة على الحكومة وتقابلها منافع أخرى منحت للحكومة فى نواحي مختلفة (انشاء كوبري ومرور سفن مجانا . . . الخ) .

« وثانيا كان من الجلي أيضا أن منطق الفتوى أخطأ فى أساسه . فقد أسلفنا ـ عند تحليل اتفاقية ١٩٠٢ واتفاق سنة ١٩٤٧ الخاص بالدفع ـ أن الحكومة بتعجيلها سداد مبلغ كان مفروضا عليها دفعه على كل حال لم تذهب إلي أبعد من تنفيذ أحد الالتزامات التي ارتبطت بها مقابل انتفاعها بالخط الحديدى مع استبدال طريقة دفع بأخرى رأت أنها أوفق لها .

« ولم يكن تنفيذ هذا الالتزام المنصوص عليه فى الاتفاقية ليجيز بأية صفة كانت اعفاء الحكومة من تنفيذ الالتزامين الآخرين المنصوص عليهما أيضا مع الالتزام الأول .

« وهذا التحليل يكفى وحده لدحض كل ما ذهب إليه الرأى الذى استندت إليه الحكومة .

« ولكي تظهر الشركة بصورة أوضح عدالة شرط المجانية والاعفاء الجمركى فانها لا تري مانعا من أن تناقش تفصيلا الرأى الذى انتهت إليه الادارة ومستشاروها علي الرغم من أن الشركة ليست ملزمة قانونا بمناقشة أسباب كل التزام على حدة من الالتزامات العديدة الواردة فى اتفاقية عقدت بحرية تامة منذ أكثر من ٥٠ عاما وظل توازنها فى النواحى الأخرى قائما .

ثامنا : ليس للدفع المعجل أى أثر بالنسبة لموضوع الملكية

« تحتفظ الشركة بملكية الخط الحديدى – مثل ملكية منشآت القناة الأخرى – لحين انتهاء الامتياز وبهذا الانتهاء تصبح كافة هذه المنشآت ملكا خالصا للدولة .

« فكان من المعروف تماما للجميع أن الخط الجديد مآل ملكيته للدولة عند انتهاء الامتياز حكمه فى ذلك حكم الخط السابق .

وأن تعين على الدولة دفع شيء فلم يكن الغرض من هذا الدفع هو اكتساب ملكية الخط ولم تكن الشركة لتفكر فى التنازل عن ملكية منشآت امتيازها قبل انتهاء هذا الامتياز بمدة ستة وستين عاما .

كما أنه لم يكن هناك محل لسعى الحكومة إلى أن تتمسك سلفا عينا كانت ستؤول إليها علي أى حال فى نهاية الامتياز .

« وعندما يدور الكلام عن ملكية الحكومة فذلك للتذكير بأن الملكية ستؤول إلي الدولة لا بفعل هذا العقد بل بفعل انتهاء الامتياز أى عند حلول أجل ثابت ومحقق . والنص على ذلك صريح :

فى نهاية الامتياز تصبح (الحكومة) بحكم القانون مالكة للخط وملحقاته .

« وهذا وارد مباشرة أثر النص الذى يوضح أن الحكومة تصبح مستأجرة لمدة الامتياز .

« ولا يخضع أى واحد من هذين الشرطين الرئيسين من العقد لمسألة دفع عدد معين من الأقساط السنوية .

« فسواء دفعت الحكومة أو لم تدفع الأقساط السنوية فانها ستصبح مالكة بحكم القانون عند انتهاء الامتياز . وسواء دفعت الحكومة مقدما أو لم تدفع أقساطها فانها تظل مستأجرة ـ ومستأجرة فقط ـ لمدة الامتياز كلها (١) .

« وحتي لو اختلف الأمر فلن يترتب على ذلك أي أثر لا بالنسبة المجانية ولا بالنسبة للاعفاء الجمركى وذلك للأسباب المبينة فيا بعد .

تاسعا : ١) عن مجانية النقل بالسكة الحديدية

ا) لم تكن هذه المجانية نتيجة لكون الشركة مالكة أو لكون الدولة غير مالكة .

« من الجائز ألا يكون للمالك أى حق انتفاع بالمال المنقول أو بالعقار المتملكين . وهذا هو الوضع فى كل الحالات التى يمنح فيها للغير استعمال المنقول أو العقار أو يتنازل فيها له بدون قيد عن حيازتهما (مستأجر

---

(١) في نص لاحق لاتفاق سنة ١٩٤٧ وهو اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ المصدق عليه بالقانون رقم ١٣٠ سنه ١٩٤٩ (ملحق « ي » الخاص بأعمال تحسين القناة مادة ٤) حرص الطرفان على التعبير بدقه عن تصدهما فى اعتبار أراضي منطقة الامتياز التي تشغلها السكة الحديدية غير داخلة ضمن الاراضي التي استردتها الحكومة والتي أصبحت ملكا خالصا لها .

وهذا هو النص :

مادة ٤ — سترد الى الحكومة أراضي امتياز الشركة المبينة فيما بعد :

(١) من الكيلو ٥ الى الكيلو متر ٤٧ من القناة البحرية أرض مساحتها حوالى ٨٠٠٠٠٠ متر مربع واقعة بين الحد الغربي للناحيه المنخفضة من طريق الشركة (بورسعيد ـ القنطرة) والحد الغربي الحالى لمنطقة الامتياز (وهذه المساحه لا تشمل الحد الحالى للسكة الحديد أو الاراضي المحبوسة التي تحتفظ بها الشركة في بعض محطات القناة البحرية) .

.... نص متروك ....

وتعبير حرم (EMPRISE) يستبعد فكرة الملكية .

أو صاحب امتياز أو غيرهما) .

« ولكنه يجوز لهذا المستأجر أو صاحب الامتياز أن يحول للغير أو المالك ذاته بعضا من هذا الانتفاع وفى هذه الحالة يكون مصدر انتفاع هذا المالك فى عقد جديد وليس في سند ملكيته » .

« كما أنه يجوز المالك أن يحتفظ لنفسه فى عقد الايجار أو منح الامتياز بحق انتفاع جزئي يحد عندئذ من مدى الانتفاع المخول للطرف المتعاقد معه وفى هذه الحالة أيضا يستمد المالك حقه من عقد جديد . وإذا أصبح حق انتفاعه موضع نزاع لا يدفع بسند ملكيته بل يرجع إلى عقد الايجار الذى قبل المستأجر بموجبه هذا الشرط . وهـذا العقد هو الذى يبين متي وكيف ينتهى هذا الحق وذلك فى البند المنصوص فيه على توزيع الانتفاع بين الطرفين حسب اتفاقهما .

« وفى هـذه القضية كانت شركة قناة السويس قد اشترطت أن تحتفظ لنفسها بحق استعمال هذا الخط . ومنعا للغلو فى ممارسة هذا الحق فقد حددت الممارسة بعدد مجانى معين من كيلو مترات المسافرين وكيلو مترات الأطنان . حق الاستعمال هـذا لا يخضع لأى شرط فاسخ (كتملك الخط أو تسديد الأقساط السنوية معجلا) ومن هذا الاشتراط تستمد الشركة حقها .

« وفى سبيل تعليل الاشتراط المذكور لا بأس من التذكير بمنشأ الخط الذى هو ملك الشركة وبمقتضيات العمـــل وبالظروف التى أحاطت بإتمام الاتفاق فكل ذلك حسن فى مجال التعليل والتفسير ولكنه ليس ضروريا لابقاء

الاشتراط قائما . فالاشتراط له حياته الذاتية التى لايمكن النيل منها إلا بناء على أحكام واردة فى النص المتعلق به أو فى نصوص ملحقة تشير صراحـة إلي الاشتراط .

« وفى الحالة التي نحن بصددها كان هـذا الاشتراط غـير معلق على أى شرط وظل كذلك .

ونعود فنكرر أن حق الشركة فى مجانية بعض أعمال النقل لم يكن

مترتبا على كون الحكومة مستأجرة للخط لا ما لكة له بل على كون الشركة قد حرمت نفسها من استغلال خط كان الغرض الأول من إنشائه سد احتياجاتها الخاصة .

عاشرا : أيضاً عن مجانية النقل بالسكة الحديدية

ب) لا يمكن قانونا أن تزول المجانية بمجرد تعديل شرط آخر من شروط العقد أو لمجرد زوال التزام آخر .

« لقد أوضحنا فيما تقدم خطأ النظرتين الآتيتين :

— اعتبار الملكية مترتبة حتما على تسديد الأقساط السنوية .

— واعتبار مجانية النقل مترتبة حتما على الملكية .

« ولكن حتي لو افترضنا أن مثل هذه النظريات ليست خاطئة فانها تعجز عن تسويغ اسقاط التزام نصت عليه بصريح العبارة إحدى الاتفاقيات وقبله الطرف الذى ارتبط به بملء حريته وهو على علم تام به .

« ولايجوز اسقاط مثل هذه الالتزامات المقبولة علي هذا النحو إلا بمقتضي حكم في القانون أو حكم صريح في الاتفاق المعقود بين الطرفين .

« وما من حكم في القانون العام ينطبق على الحالة موضوع هذا البحث فيزيل مشارطة المجانية كما أنه ما من حكم فى اتفاقية سنة ١٩٠٢ ولا فى ملحق سنة ١٩٤٧ ينص على زوال هذه المشارطة قبل أجلها أى قبل انتهاء مدة الامتياز .

« إن مجانية النقل منحت صراحة للشركة بدون أى شرط اللهم سوى تحديد مقادير الانتفاع بالمجانية وهو تحديد لم يقصد منه إلا تجنب الافراط فى الاستعمال .

« والمادة ٩ من الاتفاقية صريحة ولا تشير إلى أى حكم آخر .

« فلا يجوز إذن القول أن نظام المجانية يتغير من تلقاء ذاته لمجرد تغيير

أحد الأحكام الاخرى .

« ومن الملحوظ تماما عدم وجود أي ارتباط بين المجانية وبين أية أقساط سنوية تدفعها الحكومة فهما شيئان منفصلان ولم يذكر فى أي مجال أن أحدهما يقوم مقام الآخر .

« ولهذا السبب لم تتغير قيمة القسط السنوى زيادة أو نقصا عندما تغير مدي المجانية باتفاق الطرفين سواء بتضييق هذا المدى كالغاء القطارات الخاصة أو بتوسيعه (كزيادة عدد الكيلو مترات المجانية ورفع الدرجة من الثانية إلي الأولى) .

« ونكرر القول أن هذا هو السبب في اغفال المجانية ومراعاة قيمة استبدال الأقساط وحدها عند ما تم الاتفاق فى سنة ١٩٤٧ على عملية الاستبدال .

« وهذا وحده يؤيد أن قصد الحكومة كان استبدال الاتاوة لا المجانية.

« وفى ذلك حجة ليست مستمدة من العدالة الوضعية فحسب بل أيضا من روح الانصاف ومن مجرد احترام التعهدات المعقودة .

« فمن ضمن حقوق الشركة :

— الاتاوة المنصوص عليها بالمادة ٦ من الاتفاقية .

— والانتفاع المجانى المنصوص عليه بالمادة ٩ من الاتفاقية ذاتها .

« ويزعم اليوم أن الحكومة باستردادها الالتزامات المنصوص عليها فى المادة ٦ كانت تقصد إلي استرداد الالتزام المنصوص عليه بالمادة ٩ (أى التزام الحكومة بمنح الشركة تقلبات مجانية) وأزالت هذا الالتزام دون ذكر شيء عن الموضوع .

« وفي ذلك اتجاه إلي التناسي أن هذا الالتزام كان الشرط الحتمى الذى اشترطته الشركة وقبلته الحكومة دون جدال (١) والذى لولاه لما تم الاتفاق .

---

(١) راجع كتاب مندوب الحكومة المؤرخ في ٢٧ يونيه سنة ١٩٠١

« فهل يا ترى طاف بخلد من تفاوضوا عن الحكومة فى ملحق الاتفاقية سنة ١٩٤٧ أن يحرموا الشركة في غفلة منها من حقها في هذا الالتزام معولين فى ذلك على مبدأ قانوني مزعوم يطبق تطبيقا آليا فى المستقبل ؟ لو صح هذا لكان مدعاة للشك في حسن نيـة هؤلاء المفاوضين بينما لا يوجد ما يبرر مثل هذا الشـك .

حادي عشر : ٢) عن الاعفاء الجمركي

« إن كل الاعتبارات التى شرحت فيما سلف بمناسبة بحث اشتراطات مجانية النقل تنطبق أيضا على اشتراط الاعفاء الجمركي .

ويتعين أن نضيف إليها ما يلى : —

١ — أن الاعفاء الجمركى إنما هو مقابل الالتزامات .

« لقد نصت بوضوح المادة ٦ من الفقرة الأخيرة من اتفاقية ١٩٠٢ على أن « تعوض الحكومة الشركة عن إشغالها الأراضى والخط الحديدى وذلك وفقا للأوضاع المبينة فى المادة ١١ » وجاء فى المادة ١١ الفقرة الأخيرة :

« وقد منحت الحكومة للشركة هذا الاعفاء من الرسوم الجمركية سواء
« بصفته بدل جزافي عن المصاريف التى ألقيت على عاتقها بمقتضي المادة
« العاشرة وتعويضا لها عن أشغال الخط الحديدى بين الاسماعيلية وبورسعيد
« والأراضى المخصصة لاستغلال هذا الخط » .

« وبذلك يكون هذا الاعفاء هو المقابل عن التزامين معينين فلم يكن جائزا إلغاؤه إلا إذا امتنعت الشركة عن تنفيذ هذين الالتزامين وذلك وفقا لقواعد القانون العام .

« ولكن الشركة نفذت الالتزامات الملقاة على عاتقها تنفيذا تاما . والحكومة لا تنكر ذلك ولا يسعها أن تنكره .

« فميناء بورسعيد قد تم إعداده في حينه وبزمن طويل قبل أن يعقد اتفاق الدفع فى سنة ١٩٤٧ .

« ولم ينقطع منذ سنة ١٩٤٧ شغل الحكومة للأراضى التي تدخل فى امتياز الشركة والتي تقوم عليها منشات السكة الحديدية ويمر عليها الخط .

ب) أن هذا الاعفاء كان يستحق للشركة لو كانت ملكية الخط هي التي نقلت للحكومة

« يتضح جليا من تطبيق المادتين ٦ و ١١ المشار إليهما أعلاه والمادة ٣ من اتفاقية سنة ١٩٠٢ أن الاعفاء الجمركى منح للشركة كعوض عن أشغال الحكومة للأراضى والخط بصفتها مستأجرة .

« فلنفرض أن المقصود لم يكن التعويض عن شغل الخط الحديدي والأراضى المخصصة لاستغلاله بل التعويض عن نقل ملكية ذلك الخط وتلك الأراضى من الشركة إلي الحكومة . وعندئذ لكان المستحق هو قطعا ثمن البيع — مقسطا أو غير مقسط — وليس تعويضا أو إن شئنا إيجارا . ومن البديهى أن ثمن البيع يكون أكبر من التعويض المستحق عن الأشغال. فيترتب علي ذلك أن نقل الملكية كان يستتبع تحميل الحكومة تجاه الشركة التزامات أكبر من التعويضات المنصوص عليها سواء فى المادة ١١ وفى غيرها من أحكام الاتفاقية .

« وبناء عليه لما اكتفى بابقاء الاعفاء الجمركى فى اتفاقية سنة ١٩٠٢ (شأنه فى ذلك شأن مجانية النقل) بل لأضيفت إليه التزامات أخرى .

« وكذلك إذا افترضنا المحال فقدرنا أن اتفاق سنة ١٩٤٧ يحدث هذا الأثر الناقل للملكية — وهو أثر لم يرد به أى نص — لازداد الالتزام الملقى علي عاتق الشركة (خلافا لرغبة الطرفين المتعاقدين) ولاقتضي المنطق أن تزداد فى مقابل ذلك التزامات الحكومة .

« ولا يستقيم منطق الادارة القائل بأن التسديد المعجل الذى حدث فى سنة ١٩٤٧ يستتبع ازدياد عبء الشركة بتحويله التنازل عن الانتفاع

بالخط إلى تنازل عن ملكية الخط ويستتبع في آن واحد تخفيف عبء الحكومة بشطب التزامات أخرى كانت الحكومة قد ارتبطت بها وقت ارتباطها بالالتزام الذي وفت به أخيرا .

ثاني عشر : الخلاصة .

« إن إلغاء مجانية النقل بالسكة الحديدية والانتقاص من الاعفاء الجمركي لا يتفقان مع روح ملحق سنة ١٩٤٧ ولا مع حرفيته مادامت اتفاقية سنة ١٩٠٢ الرئيسية لم تنص على مثل هذين الاجراءين .

« ومن الجائز أن ديوان المحاسبة — وهو الذي أثار الموضوع على ما يلوح — قد ظن أن الحكومة استردت في سنة ١٩٤٧ كافة التزاماتها لأن الديوان لم يكن يرى منذ سنوات إلا أرقاما في ميزانية وزارة المواصلات وهى عبارة عن أرقام تمثل دفعات فعلية وأرقام أخري تمثل القيمة النظرية لأذونات النقل . ولم يكن الديوان على بينة من الأساس الحقيقي لهذه الأذونات .

« ولكن بعد ما أبدى ديوان المحاسبة ملاحظته ووافي بها وزارة التجارة فان الأمر انتقل إلي يدي تلك الوزارة لتتدارسه باخلاص مع الشركة ولترجع على الأخص إلي نصوص اتفاقية ١٩٠٢ وملحق سنة ١٩٤٧ وتتساءل إذا دعا الأمر عما قصد إليه الطرفان المتعاقدان .

« ولم يكن للوزارة أزاء اتفاقية قائمة بل اتفاقية تأيدت فى سنة ١٩٤٩ ولا يشوب وضوحها شائبة أن تلغى هذه الاتفاقية أو تبترها بعمل من أعمال السلطة فلا تمس بذلك مصالح الشخص الذى تعامل مع الدولة فحسب بل تمس أيضا صميم حرمة الاتفاقات المعقودة » .

القاهرة فى ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣

الرد على مذكرة الشركة

تنطوي مذكرة الشركة ، المؤرخة فى ١١ نوفمبر سنة ١٩٥٣ ، على مغالطات جريئة ، تدور كلها حول فكرة خاطئة ، وهى أن خط السكة الحديد الممتد من الاسماعيلية إلى بورسعيد ، والذى أنشىء بمعرفة الحكومة المصرية ، فوق أرض تعتبر من الأملاك العامة ، وتسير عليه قاطرات وعربات مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية ، مملوك لشركة قناة السويس ، ويد الحكومة على هذا الخط يد عارضة ، فهى مستأجرة له ، والشركة هى المالك ، وترتب على هذه الصفة الغير صحيحة ، امتيازات تدعيها ، وتطلب الابقاء عليها .

ونحن نجمل فيما يلى ، الرد على هذه المزاعم، التي جانبت الحق ، وتجاهلت أحكام القانون ، وكانت إسرافا من الشركة ، فى التعلق بمنطق القوه ، الذى عاصر مولدها ، واستفحال أمرها ، فى هذه البلاد .

أولا — ليس الامتياز ملكية ، بل رخصة بادارة مرفق عام، من مرافق البلاد ، بطريق الانابة والتفويض .

ما كان لشركة قناة السويس ، ولا ينبغي لها أن تدعى فى أى وقت أنها مالكة ، لشبر من الأرض المصرية ، التى تجرى فيها القناة ، والأرض التى شيدت عليها منشئات ، بقصد إدارة حركة الملاحة فى القناة ، فقناة السويس ، والمنشئات التابعة لها ، مرفق عام، وهذا المرفق ، يعد من الأملاك العامة ، التى لايمكن أن يتملكها الافراد ، أو الشخص المعنوى بأيه طريقة من طرق اكتساب الملكية ، ولايجوز التنازل عنها ، ولاتسقط بالتقادم ، بل هى لصيقة بسيادة الدولة على الاقليم .

ويؤكد هذا النظر ، ما جاء في ديباجة فرمان ، ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ،

الذى وقعه محمد سعيد ، والذى تستمد منه شركة قناة السويس ، وجودها ، واختصاصها :

« حيث أن صديقنا ، مسيو فرديناند دى لسيس ، قد لفت نظرنا إلى الفوائد ، التي قد تعود علي مصر ، من توصيل البحر الابيض المتوسط ، بالبحر الاحمر ، بوساطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ، وأخبرنا عن إمكان تكوين شركة لهذا الغرض ، من أصحاب رءوس الاموال ، فى جميع الدول ، فقد قبلنا الفكرة التى عرضها علينا ، وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لانشاء وإدارة شركة عالمية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة بين البحرين ، وله أن يباشر أو يسند إلى غيره ، جميع الأشغال ، والمباني اللازمة لذلك ، على أن تدفع الشركة إلى الأهالى ، وقبل البدء فى الأعمال ، جميع التعويضات ، فى حالة نزع ملكية أملاكهم للمصلحة العامة ، ... الخ » .

ويستفاد من النص المتقدم :

ا — أن القناة هى قناة مصر ، وهى من أملاك الدولة العامة ، ولم يعط الوالى لدى لسيس إلا رخصة ، لانشاء شركة تحفر القناة وتديرها لحساب الحكومة المصرية ، ولكن هذه الشركة لاتتملك قط .

ب — الأراضي التى كانت فى حيازة الافراد ، ونزعت الحكومة ملكيتها للمصلحة العامة ، من أجل القناة ، انتقلت من الملك الخاص إلى أملاك الدولة العامة ، ودفع الشركة جميع التعويضات ، كالتزام ، من بين الالتزامات التي أعطيت في مقابلها النصيب الأكبر من صافى إيراد القناة ، هذا الدفع للتعويضات ، لا يمس فى شىء صفة تلك الأراضى ، وهى أنها من أملاك الدولة العامة ، ولايجوز أن تستعمل تلك الأراضى ، إلا فى أغراض القناة ، ولصالح الدولة المصرية ، صاحبة هذا المرفق .

حـ — علاقة الحكومة بالشركة ، هى علاقة أصيل بوكيل ، وللأصيل أن يطرد الوكيل ، فى أى وقت ، ويباشر الادارة بنفسه ، أو بوساطة

وكيل آخر ، ومن العبث البين أن يدعى الوكيل أنه مالك لفرع من فروع المرفق ، وأن الأصيل مستأجر .

ثانيا — أرض الالتزام ، ملك الدولة ، وليس للشركة أن تقيم فيها منشئات بغير ترخيص ، والمنشئات تصبح ملكا عاما بمجرد إقامتها .

عين البند الأول ، من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ مهمة الشركة التى رخص الوالى بانشائها لحسابه ، أى لحساب الحكومة المصرية ، وهذه المهمة هى « حفر برزخ السويس ، واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ، وانشاء مدخلين كافيين ، أحدهما على البحر الأبيض المتوسط ، والآخر على البحر الأحمر ، وإنشاء ميناء أو مينائين » .

وجاء فى البند الرابع من ذلك الفرمان ، أن الشركة تدفع جميع نفقات تلك المنشئات ، وتوضع تحت تصرفها الأراضى اللازمة للمشروع ، والتى ليست مملوكة للأفراد ، أى أملاك الميرى الخاصة ، وذلك بغير مقابل .

ويجب أن يفرق بين مصاريف ونفقات المنشئات وبين ملكيتها ، فالشركة تدفع النفقات فى مقابل انتفاعها بالنصيب الأكبر من غلة المرفق طيلة مدة الالتزام ، وإنما ملكية المنشئات نفسها للدولة ، أثناء قيام الالتزام ، وبعد الالتزام ، ولذلك وضع الفرمان على كاهل الشركة صيانة المرفق والمحافظة عليه ، على نفقاتها ، ولو كانت المنشئات ملكا لها ، لما كان ثمة حاجة لهذا النص .

وفى فرمان ، ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وردت تلك المسائل ، بمزيد من التفضيل وفيما يلى النصوص الخاصة بالمنشئات :

« البند الأول : تقوم الشركة ، بمصاريف من طرفها خاصة ، وتحت مسئوليتها بجميع الأشغال ، والمبانى اللازمة لانشاء ، ما يأتى :

« ١ — قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى ، فيما بين السويس على البحر

الأحمر ، وخليج الفرما على البحر الأبيض المتوسط .

« ٢ — قناة للري ، صالحة للملاحة النهرية الشائعة ، في النيل ، تصل بين النهر والقناة البحرية سالفة الذكر .

« ٣ — فرعين للري ، والتغذية ، متفرعين ، من القناة المذكورة ، ويحملان مياههما ، في اتجاه السويس والفرمة » .

« البند الثالث» : يصير حفر القناة المخصصة للملاحة الكبرى ، بالعمق والعرض ، اللذين حددهما برنامج اللجنة العلمية الدولية» (١) .

وفقا لهذا البرنامج ، تبدأ القناة من ميناء السويس نفسه ، وتسير في الحوض المعروف بالبحيرات المرة وبحيرة التمساح ، ثم تنتهي عند البحر الأبيض المتوسط ، في نقطة من خليج الفرما ، يصير تحديدها في المشروعات النهائية التي يضعها مهندسو الشركة .

البند الرابع : تبدأ قناة الري الصالحة للملاحة النهرية ، طبقا للشروط الواردة في البرنامج المذكور من مدينة القاهرة ، ثم تتبع وادى الطمبلات (قديما أرض جيسين) وتصب في القناة البحرية العظمي ، عند بحيرة التمساح .

« البند الخامس » : يتفرع فرعا القناة سالفة الذكر ، منها ، قبل وصولها إلى مصبها ، في بحيرة التمساح ؛ ومن هذه النقطة يتجهان ، من جهة نحو السويس ، ومن الأخري نحو الفرما ، ويكون سيرهما موازيا ، لمجرى القناة البحرية العظمى » .

« البند السادس : تحول بحيرة التمساح إلى ميناء داخلي صالح لاستقبال أضخم البواخر حجما ، وفضلا عن ذلك تلتزم الشركة : (ا) بانشاء ميناء للوقاية عند مدخل القناة البحرية ، من خليج الفرما (ب) وبتحسين ميناء السويس

---

(١) هي اللجنة التي استقدمها دي لسبس من أوروبا ، بعد صدور فرمان ٣٠ يناير سنه ١٨٥٤ وقد رفعت تقريرها الي محمد سعيد في ٢ يناير سنه ١٨٥٦ ، وأشارت فيه بشق القناة في برزخ السويس ، لا من السويس الى الاسكندرية .

ومرساها بحيث تستطيع البواخر أن تلجأ إليها أيضا » .

« البند السابع : تعني الشركة دائما وبمصاريف من طرفها بالمحافظة على حالة القناة البحرية ، والموانىء التابعة لها ، وكذا القناة الموصلة بينها وبين النيل ، والقناة المتفرعة من هذه الأخيرة (١) .

والبنود المتقدمة ، هى مواصفات الأعمال التى أسندت إلى الشركة بوجه عام ، وليس فيها ما يفيد من قريب أو بعيد إنشاء منطقة ، تسمى بأرض الالتزام ، وترتيب حقوق للشركة على هذه المنطقة .

وكل ما هنالك أن بندا من البنود ، قد أدخل على محمد سعيد ، فى ذلك الفرمان ، الذى وضع فى فرنسا بمعرفة دى لسبس ، ومن عاونوه من رجال وزارة الخارجية الفرنسية ، وقدم إلى الوالى ، فوقعه ، وهذا هو البند العاشر من الفرمان المشار إليه ، ونصه كالآتي :

« تترك الحكومة المصرية للشركة ـ من أجل إنشاء القنوات المشار إليها فى البنود السابقة وملحقاتها ـ حق استغلال جميع الأراضى اللازمة لذلك ، والتى لا تكون مملوكة للأفراد ، وذلك بدون أن تدفع الشركة عنها أية ضرائب أو أتاوات » .

والترك معناه أن الحكومة قد أعطت الشركة حق الانتفاع ، فقط ، واستبقت الحكومة ملكية الرقبة ، ثم إن حق الانتفاع قد أعطى مقيدا ، بما تقتضيه القنوات نفسها ، وهذا هو المعنى المستفاد من عبارة « من أجل إنشاء القنوات » .

---

(١) ألغى الجزء من هذا البند الخاص بعناية الشركة بالقناة الموصلة للنيل والقناة المتفرعة منها ، وذلك فى الاتفاقات التى وقعت في ١٨ مارس سنه ١٨٦٣ ، و ٣٠ يناير سنه ١٨٦٦ و ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وذلك فيما عدا مايخص فرع الترعة الواصل الى الفرما ، اذ أنها وفت بهذا الالتزام عندما أنشأت الترعه المعروفة باسم ترعة العباسه ، بين الاسماعيليه وبورسعيد ، على أثر الاتفاق المبرم في ١٣ ديسمبر سنه ١٨٨٤ .

وقد أحدث البند الحادي عشر من الفرمان ، أزمة شديدة استحكمت بضع سنوات ، وسببها الخلاف على مساحة الأراضى اللازمة للمرفق ، وهذا نص البند المشار إليه :

« من أجل تحديد مساحة ، وحدود الأراضى الممنوحة للشركة ، بالشروط المنصوص عليها فى الفقرتين الاولى والثانية ، من البند العاشر السابق يرجع إلى الخرائط المرفقة بهذا . ومن المفهوم أن الاراضى الممنوحة بقصد إنشاء الترع وتوابعها ، بدون دفع ضرائب أو إتاوات طبقا لنص الفقرة الأولى ، مبينة فى الخرائط باللون الأسود ، وأن الأراضي الممنوحة بقصد الزراعة ، والتى يدفع عنها بعض الرسوم ، طبقا لنص الفقرة الثانية ، مبينة في تلك الخرائط باللون الازرق » .

وسواء كان منح الأرض بقصد إنشاء الترع ، أم بقصد الزراعة ، فان المقطوع به أن الملكية بقيت للحكومة ، وإنما اقتصر المنح علي حق الانتفاع من أجل المرفق ، والمرفق ملك الدولة .

ومما يؤكد هذا النظر أن الفرمان قد أجاز فى بنده الثاني عشر نزع ملكية الأفراد للمصلحة العامة ، من أجل تنفيذ الأعمال واستغلال الامتياز ، والملكية لا تنزع لصالح آحاد أو مؤسسات .

ولما استحكم الخلاف بين إسماعيل ودى لسبس ، حول موضوع الأراضي ، وموضوعات أخري ، انتهى بتحكيم اختيارى ، وكان الحكم فيه الامبراطور نابليون الثالث ، وقد أصدر حكمه فى ٦ يوليو سنة ١٨٦٤ ، واستهل هذا الحكم بعرض نقط الخلاف فكانت النقطة الرابعة خاصة بالخرائط والتصميمات التى وضعت طبقا للمادة الثامنة من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، والمادة الحادية عشر من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وتساءل نابليون الثالث ، فى هذه الفقرة عن مساحة الأراضى اللازمة لانشاء واستغلال القناة البحرية ، وجاء فى أسباب الحكم : « وحيث أن مساحة الأراضي يجب أن تحدد طبقا للشروط التى تكفل نجاح العملية » . وقوله : « وحيث أنه يلزم

لحاجات الاستغلال على وجه مرضى أن تنشىء الشركة . . . مخازن وحوانيت وورش ، ومواني ، فى الأماكن التي يتفق على فائدة تلك المنشئات فيها ، وأخيرا أن تنشيء مساكن للحراس والملاحظين والعمال الذين تناط بهم أشغال الصيانة ، وأعمال الادارة » .

وتلك العبارات وما إليها تقطع بأن الأراضى التي تركت لتقام عليها المنشآت بمعرفة الشركة ، لم تخرج عن ملكية الحكومة ، وإنما ترك للشركة ، وبتعبير أدق للمرفق نفسه ، وهو ملك الدولة ، حق الانتفاع .

وقد جاء اتفاق ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، قاطعا فى توكيد هذا المعنى ، فى البنود الآتية :

« البند الأول : تحتل الحكومة المصرية ، في حدود الأراضى المحتفظ بها كملحقات للقناة البحرية ، جميع المراكز والنقط الاستراتيجية التي تراها لازمة للدفاع عن البلاد . ويجب ألا يعرقل هذا الاحتلال سير الملاحة ، وأن تحترم حقوق الانتفاع المرتبة على شواطىء القناة » .

« البند الثانى : للحكومة المصرية أيضا ، مع مراعاة هذا التحفظ ، أن تحتل من أجل مصالحها الادارية (كالبريد والجمارك والثكنات الخ) جميع المناطق الخالية ، التي تراها مناسبة لذلك ، مع عدم الاخلال بضرورات استغلال الشركة لمنشآتها .

« وعلى الحكومة ـ عند الاقتضاء أن تدفع للشركة المبالغ التى تكون هذه الأخيرة قد أنفقتها فى سبيل إنشاء ، أو تملك الأراضى التى ترغب الحكومة فى الاستيلاء عليها » .

وفى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ نص فى البند الثاني على تنازل الشركة عن امتيازاتها السابقة التى وردت في البندين ٧ و ٨ من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وفى البنود ١٠ و ١١ و ١٢ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

وفى البند الرابع من هذا الاتفاق تعطى الشركة فقط ثلاثة آلاف هكتار

بشرط أن لاتستعمل الأرض في غرض آخر غير مقتضيات الملاحة وإدارة الملاحة ، ومنع تهايل الرمال فى القناة ، وحرم عليها فى هذا البند المضاربة والاستغلال العقارى ، وهذه هى العبارات الصريحة الواضحة التى استعملت في البند الرابع المشار إليه « يجب أن لا يعطي للشركة شيء يزيد على ما يكفى لتحقيق الأغراض المبينة أعلاه، فليس من حقها أن تطمع فى الحصول على أية مساحة أخري من الأراضى بقصد المضاربة بأثمانها فيما بعد ، سواء أكان غرضها ، هو تخصيصها للزراعة أو لاقامة المبانى عليها ، أو لبيعها للأهالى ، عند ما يتكاثر عددهم فى هذه المناطق » .

والبند التاسع من الاتفاق السالف الذكر ، نص على ما يأتي :

« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصرى ، التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ما تجري هذه الرقابة في سائر أنحاء البلاد ، بحيث يضمن النظام والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها . ويكون للحكومة المصرية حق المرور ، عبر القناة البحرية ، فى النقط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ، ومن أجل حرية التجارة ، ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شيء ، من رسوم المرور ، أو الاتاوات الأخري لأى سبب من الأسباب » .

والنصوص المتقدمة تقطع فى توكيد المعنى الذي ذكرناه وهو أن الشركة لم تتملك شبرا واحداً من أرض مصر ، ولايوجد شيء اسمه أرض الالتزام ، وبالتالى لا يجوز للشركة أن تدعى أنها أجرت خط السكة الحديد الممتد من الاسماعيلية إلى بورسعيد مهما كانت الألفاظ التى استعملت فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠١ .

وكل ما يمكن أن يقال هو أنه قد رخص في الفرمانات بانشاء شركة مصرية مساهمة تحفر القناة وتستغلها وتقيم المنشآت اللازمة لها ، كوكيل عن الحكومة المصرية ، فكيف يمكن أن ينقلب الوكيل مالكا ، والأصيل

مستأجراً ، والأصيل يملك فى أي وقت أن يطرد الوكيل ، ويدير المرفق بنفسه ؟ !

ثانيا : السكة الحديد ، مال عام ، وهـذا الوصف يهدم ادعاء الشركة

فيما يلى نص المـادة ٨٧ من القانون المدني :

« ١ — تعتبر أموالا عامـــة ، العقارات والمنقولات التي للدولة ، أو للأشخاص الاعتبارية العامة ، والتى تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل ، أو بمقتضي قانون أو مرسوم .

« ٢ — وهذه الأموال لايجوز التصرف فيها أو الحجز عليها أو تمليكها بالتقـادم .

وقد ورد النص المتقدم بصيغة عامة ، وجعل الضابط فى تعيين المال العام ، كونه مخصصا لمنفعة عامة ، ولا أظن أن الشركة تستطيع أن تنازع فى أن القناة نفسها ، وما تسميه أرض الالتزام ، وميناء بورسعيد وأرصفتها ، والسكك الحديدية الممتدة بداخلها ، وتلك التي تصل مدن القناة بعضها ببعض ، كل ذلك من أموال الدولة العامة .

وفكرة الدومين العام قديمة فى التشريع الفرنسى ، فالمـادة الثانية من ديكرتيو الثورة الذى صدر فى ٢٢ نوفمبر سنة ١٧٩٠ قد نصت على ما يأتى :

« تعتبر من ملحقات الدومين العام ، الطرق العمومية ، وشوارع وميادين المدن ، والأنهار والترع الصالحة الملاحة فيها ، وشواطىء البحر ، والأراضى التى تتكون من طمي البحر ، وتلك التي تنحسر عنه مياهه والموانىء والمراسي والموارد وغيرها ، وعلى العموم كافة أجزاء الاقليم القومي ، التى لا تقبل أن تكون مملوكة ملـكية خاصة » .

والقانون الفرنسى الحالى لم يخرج عمـا قررته الثورة ، وفيما يلي نص المادة ٥٣٨ من القانون المدنى الفرنسى : —

« تعتبر من توابع الدومين العام الطرق والشوارع والحارات ، التي على عاتق الدولة ، والأنهار والترع الصالحة للملاحة فيها ، وشواطىء البحر ، والأراضي التي تتكون من طمى البحر وتلك التى تنحسر عنها مياهه ، والموانىء والمراسى والموارد ، وعلى العموم كافة أجزاء الاقليم الفرنسي التى لا تقبل أن تكون مملوكة ملكية خاصة » .

وقد سبقت الشريعة الاسلامية القانون الفرنسى ، فى تقرير نظرية الأموال العامة ، وكان سند الفقهاء فى ذلك ، قوله تعالي : « « ونبئهم أن الماء قسمة بينهم كل شرب محتضر » وقول الرسول عليه السلام : « الناس شركاء فى ثلاثة : الماء والكلأ والنار » .

وكانت نظرية المال العام مقررة فى التشريع المصري السابق على القانون الحالى ، فنصت المادة ٢٥ من القانون المختلط على أن « أموال الدولة ، كالتحصينات والموانىء وغير ذلك ، غير قابلة للتملك الخاص » وأضافت المادة ٢٦ من القانون المذكور « وكذلك الحال بالنسبة للأموال المعدة لمنفعة عمومية كالطرق والقناطر وشوارع المدن ، وغير ذلك » والمادة ٤٣ من القانون رقم ٤٩ الصادر فى ٢٤ يوليو سنة ١٩٣٧ نصت على أنه « لا يجوز لها (أي للمحاكم المختلطة) كذلك أن تفصل فى ملكية الأملاك العامة » فقد حدت ولاية المحاكم وحرم عليها أن تفصل فى ملكية الأموال العامة أو أن تفسر أمرا يتعلق بادارتها أو تقف تنفيذه ، فيكفي المحاكم أن تتثبت من عمومية المال وأنه مخصص للمنفعة العامة لتقضى بعدم اختصاصها .

وفى التشريع الأهلى المدنى ، الذى ألغى ، نصوص أكثر صراحة ، فى تعيين الأموال العامة ، فالمادة التاسعة من القانون المدني الأهلى كانت تنص على ما يأتي : —

« الأملاك الميرية المخصصة للمنافع العمومية ، لا يجوز تملكها بوضع يد الغير عليها المدة المستطيلة ، ولا يجوز حجزها ولا بيعها ، إنما للحكومة دون غيرها التصرف فيها بمقتضي قانون أو أمر ، وتشمل الأملاك الأميرية :

« أولا — الطرق والشوارع والقناطر والحوارى التى ليست ملكا لبعض أفراد الناس .

ثانيا — السكك الحديدية وخطوط التلغرافات الميرية .

« ثالثا — الحصون والقلاع والخنادق والأسوار ، والأراضي الداخلة فى مناطق الاستحكامات ولو رخصت الحكومة في الانتفاع بها لمنفعة عمومية أو خصوصية .

« رابعا — الشواطيء والأراضى التى تتكون من طمى البحر ، والأراضى التي تنكشف عنها المياه والمين والمراسى والموارد والأرصفة والأحواض ، والبرك ، والمستنقعات المستملحة المتصلة بالبحر مباشرة ، والبحيرات المملوكة للميرى .

خامسا — الأنهار والنهيرات التى تمكن الملاحة فيها ، والترع التى على الحكومة إجراء ما يلزم لحفظها وبقائها بمصاريف من طرفها .

« سادسا — المين والمرافىء ، والأرصفة والأراضى والمبانى اللازمة للانتفاع بالأنهار والنهيرات والترع المذكورة ولمرورها .

« سابعا — الجوامع وكافة محلات الأوقاف الخيرية المخصصة للتعليم العام ، أو للبر والاحسان ، سواء كانت الحكومة قائمة بادارتها أو بصرف ما يلزم لحفظها وبقائها .

« ثامنا — العقارات الميرية مثل السرايات والمنازل وملحقاتها المخصصة لاقامة ولى الأمر ، وللنظارات أو المحافظات ، أو المديريات وعلى وجه العموم كافة العقارات المعدة لمصلحة عمومية .

« تاسعا — الترسانات والقشلاقات ، والأسلحة والمهمات الحربية والمراكب الحربية ومراكب النقل والبوستة . والكتبخانات .

« عاشرا — الدفترخانات العمومية والانتكخانات الميرية ، والآثار

العمومية ، وكافة ما يكون مملوكا للحكومة من مصنوعات الفنون أو الأشياء التاريخيـة .

« حادى عشر — نقود الميري ، وعلى وجه العموم كافة الأموال الميرية المنقولة أو الثابتة المخصصة لمنفعة عمومية بالفعل أو بمقتضي قانون أو أمر » .

وقررت المادة العاشرة من القانون المدنى الأهلى الملغى ما يأتي : —

« يعد أيضا من الأملاك الميرية ، المخصصة للمنافع العمومية ، حقوق التطرق المتعلقة بالشوارع ، ومجارى المياه ، والأشغال العمومية والأعمال الحربية ، وعلى وجه العموم كافة ما تقتضيه حقوق الارتفاق التى تستلزمها ملكية الأملاك الأميرية المذكورة أو توجبها الأوامر والقوانين الصادرة لمنفعة عمومية » .

والقانون المدنى المعمول به الآن لم يحد من الملك العام أو يضيق نطاقه ، وكل ما هنالك أنه تجنب تعداد مفردات المال العام أو ضرب أمثلة ، مكتفيا بالخصائص العامة التى ميزه بها والشروط التي تطلبها فيه ، وأخذ بفكرة التخصيص للمنفعة العامة كضابط مميز للمال العام كما أسلفنا ، وقد ترك القانون حرية واسعة للقاضي في التقدير ، وعبر واضعه الأستاذ الدكتور عبد الرازق أحمد السنهورى ، عن الاتجاهات العامة التي رسمت للقانون ، فى محاضرته التى ألقاها بدار الجمعية الجغرافية في ٢٤ إبريل سنة ١٩٤٢(١) .

وفى هذه المحاضرة ، قال عميد القانون المدنى ، فى مصر ، ما نصه :

« إن المشروع من ناحية ما يقوم عليه من أسس اجتماعيـة واقتصادية « إنما يجاري نزعات عصره ، فلا يقف من الديموقراطية عند معناها القديم « بل يماشي ما لحق بها من تطورات عميقة ، ستكون بعد الحرب الحاضرة

---

(١) هذه المحاضرة القيمه منشورة بمجلة المحاماة سنة ٢٢ ، بالعددين الرابع والخامس ص ٤١٩ ، وما بعدها ، ومجلة القانون والاقتصاد السنة الثانية عشرة ص ١٥٥ ومابعدها.

« أبعد مدى وأبلغ أثراً ، فالمشروع لايقدس حرية الفرد إلي حد أن يضحى من أجلها بمصلحة الجماعة .

« ولا يجعل من سلطان الارادة ، المحور الذى تدور عليه كل الروابط
« القانونية ، بل هو يوفق ما بين حرية الفرد ومصلحة الجماعة . . . وترون
« المشروع أخيراً يقيد من حق الملكية ، فيجعل لهذا الحق وظيفة اجتماعية
« لا يجوز أن ينحرف عنها المالك . فهو فى أول نص يعرف فيه الملكية
« يقرر أن لمالك الشيء ما دام ملتزما حدود القانون ، أن يستعمله ، وأن
« ينتفع به ، وأن يتصرف فيه ، دون أى تدخل من جانب الغير ، بشرط أن
« يكون ذلك متفقا مع ما لحق الملكية من وظيفة إجتماعية . ثم يورد بعد ذلك
« من التطبيقات ما يؤكد هذا المعني ويقويه ، فالمالك لا يجوز له أن يغلو
« فى استعمال حقه ، إلى حد يضر بملك الجار ، ويجيز المشروع أن يتدخل
« الغير فى انتفاع المالك بملكه ، إذا كان هذا التدخل ضروريا لتوقى ضرر
« هو أشد كثيراً من الضرر الذى يصيب المالك ، ما دام هـذا يحصل على
« التعويض الكافي . ويضيق المقام عن استيعاب القيود التى فرضها المشروع
« على حق الملكية ليجعل من هذا الحق ، لا سلطانا مطلقا ، بل وظيفة
« اجتماعية . فحيث يتعارض حق المالك مع مصلحة عامة ، بل ومع مصلحة
« خاصة ، هى أولى بالحماية ، فالمشروع يقيد من حق الملكية رعاية للمصالح
« المشروعة وتحقيقا لمبدأ التضامن الاجتماعي » .

« وقد اختلف الفقهاء في تكييف حق الدولة علي الأموال العامة ، فهناك من أنكروا تملك الدولة للمال العام ، ومنهم « برودون (١) » ، وهؤلاء وصفوا حق الدولة على المال العام بأنه مجرد ولاية إشراف وحفظ وصيانة ،

---

(١) مؤلفه في القانون الاداري ، الطبعه الرابعه ، الجزء الثانى ص ٧٥ .

وأنها مظهر من مظاهر سلطان الدولة وسيادتها ، وفي رأى هؤلاء أن موقف الدولة من دومينها العام لا يعدو أن يكون موقفا سلبيا بحتا يقتصر على القدر الضروري لتمكين الجمهور من الانتفاع بالمال العام فيما أعد له ، ولما تطور القانون الادارى ، قام بعض فقهائه ومنهم العلامة « ديجى » ، وهو صاحب المذهب الواقعى ، والمنكر لشخصية الدولة المعنوية ، وأنكر على الدولة وصفها بأنها مالكة لهذا المال ، ومع ذلك فان « ديجى » قد فرق بين دومين الدولة العام ودومين الدولة الخاص ، ورأى أن مفردات الدومين العام تتفاوت درجاته ، تبعا لطبيعتها والمرافق التي خصصت لها ، وطريقة التخصيص ، وقال إنه يوجد نوع من التخصيص يجعل من المال العام محلا للمرفق العام ويوجد نوع آخر يجعل منه وسيله من وسائل سيره ، ورتب « ديجى » الأموال العامة فى القانون الفرنسى إلي ست فصائل تفاوتت فى درجاتها ، وذكر من بين هذه الفصائل ، السكك الحديدية ، وقال إنها تعتبر وسيلة المرفق العام وليست محلا له ، وهذا المرفق العام هو مرفق النقل المشترك(١) .

وذهب « جيز » إلى حد القول بأن وجهة النفع العامة المخصصة لها الأموال العامة ، تجافى القول بالملكية ، لأن الملكية تفترض أن يكون الانتفاع بالشيء مقصورا على صاحبه لا قسمة للكافة (٢) .

ومهما يكن من خلاف بين الفقهاء فى التدليل على عدم ملكية الدولة للمال العام واعتبارها مجرد أمينة عليه وحارسة له فى نظر البعض وأنها مالكة فى نظر البعض الآخر ومنهم ، « هوريو » فان هذا الخلاف النظرى لا يغير فى شيء من النتيجة القانونية التى تقطع بصحة ماذكرناه من قبل وهو أن السكة الحديد من الاسماعيلية إلى بورسعيد لا يمكن بأية حال أن تكون

---

(١) مؤلف « ديجى » في القانون الدستورى ، الجزء الثانى ص ٣٣١ .

(٢) مقال لجيز بمجلة القانون العام سنة ١٩٥١ ص ٤٦٨ .

ملكا لشركة قناة السويس ، وأن أرض الالتزام ، وهذا هو تعبيرها ، تعد من الأموال العامة التي لا تملك لأفراد ولا لشركات ولا يجوز للدولة أن تتصرف فيها إلا إذا رفعت عنها صفة المال العام وهى لم تفعل ذلك قط .

ثالثا — الحكومة هى التى أنشأت مرفق السكة الحديد ، ولا يرتب اتفاق سنة ١٩٠٢ للشركة سوى التزامات مالية ، فى حدود ما تسمح به مبادىء القانون العام .

وعلى ضوء ماتقدم نستعرض الوقائع ، ونصحح الأخطاء ، التى أوردتها الشركة فى مذكرتها عامدة ، محاولة أن تخلق لنفسها حقوقا ليست لها ، وبيان ذلك .

يتضح من ملابسات اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، أن الحكومة المصرية ، قد تراءي لها ، لأغراض عمرانية ، أن تمد شبكة سكك حديدها ، التي كانت تنتهى عند مدينة الاسماعيلية ، حتى تصل إلى ميناء بورسعيد .

وقد تبين أن شركة قناة السويس ، قد أنشأت بين مدينتي بورسعيد والاسماعيلية خط ترام ضيق ، في سنة ١٨٩١ ، وذلك بناء علي ترخيص حصلت عليه من الدولة ، صاحبة القناة ، وسيدة المرفق ، وهذا الترخيص قد ورد في كتابات متبادلة ، وأكملت هذه الكتابات ، باتفاقية سنة ١٨٩٦ ، التي حددت شروط إنشاء الخط ، واستغلاله بمعرفة الشركة .

ولما قررت الحكومة أن تمد خطوطها ، كان في وسعها أن تأمر الشركة بازالة الخط الضيق ، وذلك طبقا لما هو مستقر فى القانون الادارى ، حول حق الدولة مانحة الالتزام ، في أن تغير وتبدل فيه ، وفق إرادتها وحدها ، وهى بصدد سهرها علي المصلحة العامة ، ولها أن تنهى الالتزام قبل موعده ، وليس للمتضرر إلا أن يطلب التعويض .

والحكومة المصرية ، لم تفعل غير هذا ، فقد أنهت الجزء من الالتزام

الخاص بالترام الذي كان يصل الاسماعيلية ببورسعيد ، وعوضت الشركة عن ذلك تعويضا سخيا ، إذ قبلت بموجب الفقرة الأولى من المادة السادسة من الاتفاق المذكور ، أن تدفع للشركة تكاليف الخط الذى أنشأته ، كما ارتضت فى الفقرة الثانية من المادة المشار إليها ، أن تدفع ماتنفقه الشركة على هذا الخط فى الخمس سنوات ، التالية لتاريخ توقيع الاتفاق . وكفلت الحكومة الاستغلال للخط المشار إليه أثناء المدة اللازمة لانشاء خط الحكومة الجديد (المادة السابعة) .

وقامت الحكومة بمعرفتها بمد قضبان السكة الحديد فوق أرض الدولة ، وأنشأت المحطات ، ومخازن عربات السكة الحديد ، وكل مايلزم لاستغلال الخط بقاطراتها وعرباتها ، وأضحت هذه المنشآت في عداد أموال الدولة العامة ، بمجرد تنفيذ المشروع الذى أبرم بشأنه اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

وإذا كانت الشركة ، قد أمدت الحكومة ببعض الأموال اللازمة للمشروع ، فلم تكن أكثر من مراب ، أو مصرفى ، واستردت القرض ، وفائدته . وفوق ذلك كانت تتمتع باعفاءات من الأجور ، قبل أن توفى أقساط القرض ، وكان ذلك ميزة ، لم يكن لها ما يقابلها ، ومع ذلك حصلت عليها ، إلى أن سدد المتبقى من الأقساط .

والشركة تغالط فى مذكرتها ، إذ استهلتها بالكلام عن الحقوق ، والالتزامات ، كما لو كان اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، عقدا مدنيا ، بين طرفين متكافئين ، وهو في الحقيقة عقد إدارى ، يتضمن نوعين من الشروط (ا) الشروط اللائحية الخاصة بانشاء المرفق وإدارته ، وطريقة استغلاله ، وهذا أمر يعنى الحكومة وحدها ، وتملك أن تغير ، وتبدل فى تلك الشروط ، كما تشاء ، باعتبارها صاحبة السيادة ، ولا معقب عليها و (ب) الشروط التعاقدية ، وهى الالتزام الخاص بالقرض وأقساطه ، ومنذ أن وفت الحكومة

بالأقساط المتبقية فى سنة ١٩٤٧ ، لم يعد للشركة فى ذمة الحكومة شيء ، أيا كان .

ومن التعبيرات ، التى وردت في مذكرة الشركة ، وتدل على جرأة متناهية ، مما لا ينبغى أن يقابل ، إلا بالاستنكار والاحتجاج :

١ — « توافق الشركة ، على أن تشغل الحكومة الأراضى الداخلة فى امتياز الشركة . . . الخ » .

والأمر لم يكن متوقفا على موافقة الشركة من عدمها ، فالأرض أرض الدولة ، ولا شأن للشركة البتة بانشاء مرفق السكة الحديد ، ومن العبث والتجنى الكلام عن أراض داخلة في امتياز الشركة ، فهذه الشركة لم تأت إلي بلادنا لتستغل أرضا ، وإنما جاءت لتحفر قناة ، وتدير الحركة فيها لحساب الحكومة المصرية .

٢ — « تستغل الحكومة الخط الجديد ، وتصبح مالكة له ، فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ » .

والخط ، قد دخل فى الأملاك العامة ، منذ إنشائه ، وتخصيصه للمصلحة العامة ، وهذا تطبيق لأحكام القانون التي تقدم شرحها ، وأى شرط يخالف حكما قانونيا فى عقد أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، يعد لغوا ، ولا يعتد به .

٣ — « تدفع الحكومة للشركة أتاوة سنوية ، تحتسب على أساس التكاليف الاجمالية ، . . . الخ » .

والرد على هذا القول الجرىء ، أنه لا توجد حكومة في الدنيا تدفع إتاوة لشركة ، وإنما الشركات هى التي تدفع الاتاوات للحكومات ، وتفرض الحكومة الأتاوة استنادا على حق السيادة على الاقليم ، ولكن الحكومة تعهدت بأن تسدد المبلغ الذي دفعته الشركة على أقساط ، والفرق كبير جدا بين الدين والأتاوة .

٤ — « تضمن الحكومة للشركة تسيير عدد أدنى من القاطرات ... ألخ » هذا أمر يتعلق بالسيادة ، ويعني الحكومة وحدها ، ولا شأن للشركة به ، فهذا الشرط من الشروط اللائحية الخاصة بادارة المرفق ، وليس التزاما تعاقديا ، يرتب حقوقا مالية ، لطرف قبل آخر ، ولذلك يستبعد هذا النص من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

٥ — « تمنح الحكومة للشركة مجانية النقل ، على خط السويس ، وبورسعيد الخ » كان ذلك مقابل آخر لفائدة القرض ، فكانت الفائدة مزدوجة ، وكان النص على هذه الميزة ، عدوانا على حقوق الدولة ، وغنى عن البيان ، أن الاتفاق قد أبرم فى ظل الاحتلال فى سنة ١٩٠٢ ، وكان الاحتلال يتعاقد مع نفسه .

وأما الاعفاء من الرسوم الجمركية ، فلم يكن له مايسوغه ، وسيأتي الكلام عن بطلانه فى بند آخر .

٦ — القول إن الحكومة مستأجرة للخط ، فهذا قلب للأوضاع ، وتحد للشعور ، وإنكار لسيادة الدولة ، وادعاء يجافي الذوق السليم ، وقد بينا أن السكة الحديد مال عام للدولة ، والدولة لا تستأجر مالها العام .

رابعا — الشروط الباطلة فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ .

تأسيسا على ما تقدم بيانه عن أحكام الأموال العامة ، تبطل المادة الأولى من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، لأن الشركة لا تملك أن تتدخل ، فى موضوع مد خطوط حديدية بأرض الدولة ، ولا عبرة بقبولها أو عدم قبولها ، وتبطل المادة الثانية من الاتفاق المذكور ، لمخالفتها للنظام العام ، ولأحكام القانون المدنى والاداري ، إذ لايمكن أن تكون الدولة مستأجرة لخط حديدى ، أقامته فوق الأرض التي تخضع لسيادتها ، ويعد الخط نفسه ملكا عاما .

والمادة الثالثة من ذلك الاتفاق باطلة ، للأسباب المتقدمة ، والحكومة

مطلقة اليد في أن تبنى قضبان السكة الحديد ، والمحطات ، وتؤسسها كما يحلو لها ، وتغير وتبدل ، فى شكل المرفق ، دون تدخل من جانب الشركة ، على أى نحو كان .

والمادة التاسعة ، لم يعد لها وجود ، خصوصا وأنها كانت ميزة ، ليس لها مايقابلها ، سوى أن تكون ازدواجا لفائدة القرض ، كما أسلفنا .

وسنبين في الكلام عن بطلان شرط الاعفاء من الرسوم الجركية ، أسباب بطلان المادة ١١ من الاتفاق المشار إليه .

خامسا — لم تتحمل الشركة أية خسارة كما تدعي :

ا — لم تخسر الشركة شيئا بالغاء خط الترام القديم ، عندما أبرم اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ذلك لأنه لم يرخص للشركة بانشاء ذلك الترام ، كى تجعله بابا للاستغلال ، ولكن لتستعين به فى تصريف شئون المرفق الأصلى ، وهو إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، وكل عمل يخرج عن نطاق المرفق الأصلي ، يعد استغلالا غير مشروع .

وكان المفروض أن ذلك الترام يكلف الشركة ، ولا يدر ربحا ، لأن الغرض من الترخيص به ، تيسير نقل عمالها وموظفيها ، فبالغائه ، ومد شبكة السكة الحديد ، قد رفع عن كاهلها ، عناء عمل يكلفها ، ولا يدخل فى صميم اختصاصها .

ب — ولا يجوز أن يؤذن للشركة بأن تقول إنها تخلت عن أراضى الامتياز ، التي يشغلها الخط ، فالأراضى لم تكن لها ، بل هى أراضى الدولة ، وقد رخصت لها باستخدام جزء منها ، في نطاق ما يلزم لادارة الحركة الملاحية في قناة السويس .

وأشارت مذكرة الشركة إلي ماسمته ربحا مفوتا ، وفيما تقدم بيان ، الرد على هذا الادعاء ، فليس ثمة ربح فوت على الشركة ، لأن مجانية نقل موظفيها

وعمالها وبضائعها ، كانت إثراءا على حساب الدولة بلا سبب ، ولم تكن الشركة شركة نقل ، حتى تنتظر ربحا من خط الترام الضيق .

والشركة تكابر إذ تقول « تلك هي عناصر الضرر ، الذي كان سيصيب الشركة ، لو انطوي الأمر ، علي تنازل منها ، عن ملكية الخط » ، وهى ليست مالكة للخط ، ولم تكن مالكة له فى أي وقت ، فالخط كما قلنا ، يعتبر من أملاك الدولة العامة .

وقد أمعنت فى السفسطة ، فتقول إن هذا التنازل لم يتم بالنسبة للحكومة لضخامة مبلغ التعويض ، ولم يتم بالنسبة للشركة ، لعدم توفر الصفة فيمن يتنازل ، وهذا هذر لا يلتفت إليه ، وهو مبني على خطأ في تصوير الواقع .

سادسا : ظفرت الشركة من الحكومة بنصيب الأسد :

حصلت الشركة من الحكومة ، لقاء السلفة التى قدمتها لها ، حينما أنشأت الحكومة خط السكة الحديد على ما يأتى :

ا — أقساط لمدة أربعة وأربعين عاما بمعدل ١٩٣٩٠ جنيها فى السنة ، أى ٨٥٣١٦٠ جنيها .

ب — المبلغ الذى دفع لها فورا فى سنة ١٩٤٧ لسداد أقساط اثنين وعشرين سنة ، كانت تنتهى فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وهذا المبلغ هو ٣٠٧٠٨٣ جنيها .

حـ — فائدة سنوية بنسبة ٤ ٪ عن المبلغين المتقدمين لمدة ٤٤ سنة ، وهذه الفائدة كانت فى أول سنة مبلغ ٦٠٠ مليم و ٥١١٨٩ جنيها . وهذا المبلغ كان يتناقص تدريجيا كلما سدد قسط ، ولا أقل من أن يقال إن الشركة قد حصلت علي ضعف مبلغها فى شكل فوائد للقرض .

د — الاعفاء الفاحش من أجور السكة الحديد لمدة أربعة وأربعين سنة .

وإذا كان هذا الاستغلال الشنيع ، قد حدث في الماضي ، بسبب

الفوضي الثي أشاعها الاحتلال ، وجرى مخالفة لقواعد الحق والعدل ، فهل تريد الشركة منا أن نرجع إلى الوراء ، وتصر علي امتصاص دم البقرة الحلوب ؟ !

سابعا : لم تكن تسوية سنة ١٩٤٧ ، تخفيض إتاوة ، بل سداد أقساط

فيما تقدم ما يكفى للرد علي ما جاء بالبند السادس من مذكرة الشركة ، ولا حاجة للتنقيب فيما جاء بالمباحثات السابقة ، أو المكاتبات المتبادلة ، أو القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٤٧ ، الذى صرح للحكومة بأخذ المبالغ اللازمة لسداد أقساط القرض ، والشركة تحاول أن ترهق كل تلك النصوص وتخرجها علي نحو يؤيد المعنى الذى تريده ، ولكنها محاولة فاشلة ، وقول هراء ، فالعملية من أولها إلى آخرها لم تكن إلا قرضا بفائدة ، وقد تم الوفاء .

ولم يكن التسديد عملية خزانة ، وما كان للشركة أن تقحم كلاما كهذا فى مذكرتها ، وتتناول أمورا لاتعنيها ، وتوغل فى المغالطة إلي حد القول إن السداد قد تم من طرف فى مقابل تنازل الآخر عن سعر الفائدة ، فقد جرى السداد ، لتصفية أخطاء ماضية برمتها .

وإذا كانت الحكومة قد تراخت ، فى تنفيذ ماترتب علي اتفاق سنة ١٩٤٧ إلى سنة ١٩٥٣ ، فان التراخى لم يسقط حقها ، على أية حال ، وغير خاف ما كان يجرى فى الظلام ، في العهود المنصرمة ، وقد قامت الثورة لتقضى على الفوضى ، وتضع الأمور في نصابها .

والاعتراضات التى أثيرت ، ضد ما رأته شعبة الرأى بمجلس الدولة ، اعتراضات سقيمة ، ومن التجنى أن يقال إن منطق الفتوى قد أخطأ فى أساسه .

ومن عجب أن تقول الشركة إن اتفاقية أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، قد عقدت بحرية تامة ، وتتجاهل أنها عقدت فى ظل الاحتلال ، وفى أعقابه ،

وصيغت بمعرفة المستشار المالى الانجليزي ، وفرضت على الحكومة فرضاً ، فوقعتها دون أن تناقشها ، بل وقعها رئيس مجلس النظار ، مصطفى فهمي ، ولم يكن المجلس يملك أن يغير شروطا جوهرية ، فى عقد الالتزام الأصلى ، أو يخالف اتفاقات سابقة ، وقعها الخديو ، فلا تغيرها سلطة أقل من سلطته .

ثامنا — ليست الشركة مالكة بأية حال: نعود فنؤكد أن القناة ومنشآتها مرفق عام ، والسكة الحديد مرفق عام ، وهذه المرافق هي أموال الدولة العامة ، وليست للشركة عليها حقوق المالكية بأية حال ، وما ينبغى لها أن تردد تلك العبارات الجارحة ، التي أرغت بها وأزبدت فى مذكرتها . ولا محل للاستناد على النص القائل إن الحكومة فى نهاية الامتياز تصبح بحكم القانون مالكة للخط وملحقاته ، والخط ملك عام للأمة ، أى مال عام منذ إنشائه ، ولم تزل عنه هذه الصفة ، والنص المشار إليه مخالف للنظام العام .

وتستند الشركة في أحد هوامش مذكرتها على ما جاء بملحق خاص بأعمال تحسين القناة فى اتفاقية ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، إذ وردت العبارة الآتية : « وهذه المساحة ، لا تشمل الحرم الحالى للسكة الحديد ، وعلة هذا الاستثناء ، هى أن السكة الحديد ، وحرمها من أموال الدولة العامة ، فكان استثناءها نتيجة لهذه الصفة .

تاسعا — لم يكن الغرض من إنشاء الخط سد احتياجات الشركة :

وقد أحست الشركة بوهن حجتها وبطلان مزاعمها ، فتراجعت وقالت «لم تكن هذه المجانية نتيجة لكون الشركة مالكة أو لكون الدولة غير مالكة» والشركة بطبيعة الحال ليست مالكة ، وماكان لها أن تملك الأموال العامة المصرية ، وزعمت أن الخط قد أنشىء لسد احتياجات الشركة ، وهذا الزعم فى ذاته ، يناقض ما قالته ، فى الجزء الأول من مذكرتها ، من أنها خسرت بحرمانها من خط الترام الضيق ، ويفيد أن إنشاء خط الحكومة ، كان نعمة لها ، والحق إن الخط قد أنشىء بمعرفة الحكومة ، لتصل المدن

المصرية بعضها بالبعض ، وتسد حاجة العمران ، ولم يكن هناك غرض آخر ، إلا أن تكون رواسب القرن التاسع عشر باقية في عقل الشركة فتتصور أن القناة قناتها ، ومدن القناة مدائنها ، وهذا ما لا يقرها عليه أحد .

عاشرا — لم تكن المجانية إلا منحة أعطيت للشركة في غفلة من الزمن :

وهي منحة ليس لها ما يقابلها ، كما سبق أن ذكرنا ، ثم إنها تنافي طبيعة مرفق السكة الحديد ، وتخل بسيره ، وتخلق إلى جانب مصلحة السكة الحديد ، سلطة أخرى تمنح رخص السفر المجانية ، ولا توجد فوضى صارخة أقبح من هذا ، وأشد نكرا . وليس لهذا النوع من المنح مثيل ، فى أي بلد من بلاد العالم ، إلا أن تكون مستعمرات متخلفة .

ولا تخفى الظروف الاستثنائية التي عاصرت إبرام مثل تلك الاتفاقات ، وقد تحطم القيد ، وتطور الزمن .

والقول إنه لولا تلك المنحة ، ما أبرم اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، قول فيه مغالطة ومبالغة وتحد مرذول ، فهل هناك ما يمنع الدولة من أن تمد خطوطا حديدية ، حيثما شاءت ، وكلما أرادت ، فوق أرض الوطن ، وهل يتوقف ذلك على مشيئة شركة ، تستمد وجودها القانونى من التشريع المصري ، وتعتبر شرعا من رعايا الدولة المصرية ؟ !

هذا إسفاف ، لا يجوز أن يكتب في مذكرات ترفع لجهات حكومية ، وجرأة متناهية في الافتئات على الحق ، وفى قلب الأوضاع .

ولكن الشركة ترمي الحكومة بسوء النية ، وإذا لم تستح فاصنع ما شئت ! !

حادى عشر — الاعفاء الجمركى : ومسألة الاعفاء الجمركى ، تثير جراحا ، كان يجب ألا تجدد ، فقد منح هذا الاعفاء فى غفلة الزمن ، بمقتضى البند ١٣ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، الذى أعد فى باريس ، وقدم لمحمد سعيد ،

فوقع عليه ، ولما تم حفر القناة ، رأى إسماعيل أن الاعفاء لم يعد له ما يبرره ، فطالب الشركة بالتنازل عنه ، ولكن دى لسبس كعادته ، طلب مقابلا ضخما ، وهو عشرين مليونا من الفرنكات الذهب .

وتم إبرام إتفاق أول أكتوبر سنة ١٨٦٩ ، قبيل افتتاح القناة بأيام ، ونص فيه على ما يأتي ، فى المادة الأولي منه :

« ابتداء من أول أكتوبر سنة ١٨٦٩ ، تدفع الشركة عن الواردات
« التي تأتى بها ، لزومها ، ولزوم مقاوليها ، وعمالها ، وموظفيها ، نفس
« الرسوم التي تحصل على جميع ما يستورده الرعايا المصريون . وعلى ذلك
« تتنازل الشركة ، عن الاعفاءات الجمركية المنصوص عنها فى البند ١٣ من
« عقد الامتياز المؤرخ فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والتى صار تفسيرها ،
« وتحديدها بموجب القرار الصادر فى ٥ مارس الماضي ، بمعرفة اللجنة
« التى اجتمعت ، لهذا الغرض بالقاهرة . وتصبح الشركة خاضعة ، فيما
« يختص بالجمارك ، والعوائد الدخولية ، لجميع الضرائب ، والرسوم ،
« واللوائح التي أصدرتها ، أو تصدرها الحكومة . »

ونص فى البند السادس على ما يأتي :

« تقدر المزايا الناتجة للحكومة ، من واقع البنود السابقة ، وذلك باتفاق
« الطرفين ، بمبلغ عشرين مليونا من الفرنكات . »

وفي البند السابع ، تنازلت الشركة عن مسائل أخري لقاء عشرة ملايين من الفرنكات .

وورد نص البند العاشر ، كما يأتى :

« يدفع مبلغ الثلاثين مليونا من الفرنكات ، المتفق عليها فى البندين ٦ و ٧
من الحكومة للشركة فوراً ، بتسليم العدد اللازم من كوبونات أسهم
الحكومة فى شركة قناة السويس ، لتغطية هذا المبلغ وفوائده بسعر ١٠ فى

المائة ، على نفس هذه الكوبونات ، من الـ ١٧٦٦٠٢ سهما من أسهم شركة قناة السويس ، التى تملكها الحكومة .

« والكوبونات التى تسلم لهذا القرض ، هى التى يبدأ استحقاقها ، من أول يناير سنة ١٨٧٩ .

« ولقاء هذا التنازل عن الكوبونات ، كما تقدم ، يعطى رئيس ومدير الشركة منذ الآن ، نيابة عن الشركة للخديو ، مخالصة عن مبلغ الثلاثين مليونا من الفرنكات ، وهو المبلغ السالف الذكر . »

وترتب على هذا القيد الوارد بالبند العاشر من الاتفاقية المشار إليها ، أن زادت أعباء الحكومة المالية ، تلك الأعباء التى ترتبت كلها على مشروع قناة السويس ، وخربت الخزانة المصرية ، ووقف دى لسبس موقف التحدى من مصر فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين فى سنة ١٨٧١ ، وأصر على حرمان الحكومة المصرية من حضور اجتماع الجمعية العمومية ، وهى تحمل ما يقرب من نصف أسهم الشركة ، وترتب على ذلك أيضا ، أنه لما أسفرت تصرفات شركة قناة السويس ، عن خراب مصر المالى ، واضطرت لأن تبيع أسهمها لانجلترا فى سنة ١٨٧٥ ، أن استوجبت حكومة انجلترا اقتضاء ٥ ٪ من قيمة الأسهم التى رفضتها ، وهى ما يقرب من أربعة ملايين جنيه ، مدة خمسة وعشرين عاما ، وهى المدة التى تنازلت عن أرباح الأسهم طوالها ، فردت الحكومة المصرية ثمن الأسهم مضافاً إليه ٥ ٪ من القيمة لمدة خمس سنوات .

وكان ذلك كله ، من أسباب مضاعفة الخراب المالى ، الذى أدى إلى الانهيار السياسى ، ثم الاحتلال البريطاني .

ولذلك كان من بواعث الدهشة ، بل ومن صور النهب ، أن تسترد الشركة فى ظل الاحتلال ، حق الاعفاء من الرسوم الجمركية ، فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، ثم توسعت فى الاعفاءات الجمركية حتى انتفع بها

مقاولوها من الباطن ، وانتفعت بها فى أدوات وابور المياه بالسويس ، وفى غير ذلك مما لايقره عقل ولا قانون .

ولا أدل على أن الاعفاء ، كان تمييزاً للشركة بحيث لاتكون مؤسسة خاضعة للقانون المصرى ، وإضفاء لون السيادة عليها ، وهو الأمر المجافى للنظام العام ، ولأبسط مبادىء القانون العام ، من ورود نص المادة ٣ من اتفاقية ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، الخاص بالغاء الاعفاءات الجمركية بالصيغة الآتية :

« ومن المتواضع عليه ، باتفاق الطرفين ، أنه ليس للشركة من غرض ، إلا استغلال القناة البحرية ، وصيانتها وتحسينها ، فالشركة ، لذلك تخضع للقانون العام ، وتتنازل عن كل استثناء ، أو حق ، أو امتياز خاص بها . وبناء على ذلك تقوم الحكومة منذ الآن ، وبمفردها ، بتدبير خدمات البريد، والبرق أسوة بما تفعله للجمهور ، غير أن الشركة تحتفظ لنفسها ، مع ذلك بحق الاحتفاظ بنظام البرق الخاص بها لخدمة أعمالها ، ولخدمة مرور السفن التى تجتاز القناة البحرية » .

وبناء على ما تقدم ، ما كان للشركة أن تتمتع بالاعفاء الجمركي الذي سبق أن تنازلت عنه لقاء أموال طائلة كلفت البلاد من الخسائر الاقتصادية والسياسية مالا حد له .

والمادة السادسة من إتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، التى نصت على أن « تعوض الحكومة الشركة عن إشغالها الأراضى والخط الحديدي ، وذلك وفقاً للاوضاع المبينة فى المادة ١١ » باطلة بطلاناً مطلقاً ، لأسباب أهمها :

١ — أن الأرض أرض الدولة ، والخط الحديدى مال عام ، ولا يمكن أن تطالب الدولة بتعويض لأنها أنشأت مرفق السكة الحديد فوق أرض الدولة ، فهذا التعويض ليس له البتة مايقابله من ضرر أصاب الشركة ، وقد شرحنا هذه النقطة بما فيه الكفاية .

٢ — مخالفة هذا الشرط للنظام العام لأن فرض الرسوم الجمركية من أعمال السيادة ولا يمكن أن تغل يد الدولة وهي تباشر عملا من أعمال السيادة، بشرط سخيف ورد في إتفاق أيا كان .

٣ — لامحل للتعويض البتة، عما سمته المادة ١١ « المصاريف التي ألقيت على عاتقها » فقد استردت الشركة هذه المصاريف أقساطاً، واستردت فوائدها .

ومما يبعث على الأسف ويثير الحفيظة، أن تلح الشركة فى تكرار المعانى الخاطئة، والعبارات الجارحة، التى لا تقبلها بأية حال حكومة متمدنة، فتعود وتقول قبل ختام مذكرتها « إن هذا الاعفاء كان يستحق للشركة لو كانت ملكية الخط هى التى نقلت إلى الحكومة — وان الاعفاء الجمركى منح للشركة كتعويض عن اشغال الحكومة للأراضي والخط بصفتها مستأجرة » وتريد الشركة أن تقول إنها كانت مالكة للخط، ولو أن إتفاق سنة ١٩٤٧ قد أريد به نقل الملكية لكان حتما على الحكومة أن تدفع ثمن الأرض والخط الممتد عليها للشركة، ولا يمكن أن يرد على ذلك إلا أن يقال لها إننا لسنا فى القرن التاسع عشر ولسنا فى عصر محمد سعيد، وأن الأرض والخط كانا دائما وأبدا من أموال الدولة العامة ولم تكن الشركة مالكة فى أى وقت حتي يجوز الكلام عن نقل ملكية وانما كانت الشركة مقرضة لمبلغ من المال أستعمل فى بناء الخط وقد رد اليها القرض وفوائده .

تملك الحكومة الغاء اتفاق سنة ١٩٠٢ برمته
وتملك انهاء عقد التزام الشركة

وبغض النظر عن المغالطات التي لجأت اليها الشركة، والتى فندناها فيما تقدم، قد فات صاحب القلم الذي دبج مذكرتها أن المسألة التي تصدي لها ليست موضوع عقد مدني، وإنما هى مسألة عقد إدارى، يخضع لأحكام

القانون الادارى ، وكان واجباً على الشركة أن تضع نصب عينها المبادىء الآتية ، المستقرة فقهاً وقضاءا:

١ — إن السكة الحديد مرفق عام ، وسكة حديد الاسماعيلية ، بور سعيد ، والاسماعيلية السويس ، من المرافق العامة القومية ، أى أنها تتبع الدولة مباشرة ، وليست لها شخصية قانونية متميزة عن شخصية الدولة.

وانشاء مرفق عام ، مسألة تقدرها الدولة مباشرة ، ولا شأن للأفراد ، ولا للشركات بها ، فالدولة تسد حاجة جماعية ، وتشبعها عن طريق المرافق العامة ، التي تنشئها .

وتضع الدولة ، وهى بصدد إدارة المرفق ، نصب عينيها اعتبارات سياسية واجتماعية واقتصادية ، وكذا اعتبارات الأمن ، وتلك أمور توحى بتدخل الدولة ، وتفرض عليها طريقة الاستغلال المباشر .

وقد درجت الدولة المصرية ، على إدارة كثير من المرافق الصناعية والتجارية بنفسها ، كالسكك الحديدية ، والتلغرافات ، والتليفونات ، وهذا الاتجاه بعينه قد شاع فى أوروبا أخيراً ، وخصوصاً فى انجلترا وفرنسا .

٢ — والمرفق الاقتصادى ، الذى يدار بهذه الطريقة ، يخضع لقواعد المالية العامة ، وتضاف إيراداته إلى إيرادات الدولة ، وكل المسائل والمنازعات المتفرعة عنه تخضع لأحكام القانون الادارى ، ويكون رائد الدولة ، فى تصرفاتها الخاصة به ، ماتراه محققاً للمصلحة العامة ، ولا تتقيد بأى اعتبار آخر .

٣ — وأما الالتزام ، أو امتياز المرافق العامة Concession de Service public ومنها الالتزام الممنوح لشركة قناة السويس ، بحفر قناة ، وإدارتها للملاحة ، فهو عقد إدارى ، بموجبه عهدت الدولة ، فى حالة قناة السويس ، إلى الشركة بادارة هذا المرفق ، واستغلاله لمدة محدودة ، وذلك عن طريق عمال وأموال ، تقدمها الشركة ، وعلى مسئوليتها ، فى

مقابل السماح لها بنصيب كبير من رسوم المرور فى القناة . فالشركة تدير مرفقاً عاما ، وإن كان يدر عليها ربحاً ، ومفروض أن تستفيد الدولة بنصيب كبير من هـذا الربح ، ويترتب على هذا المبدأ الأساسى الآثار الآتية :

(ا) من حيث الطبيعة القانونية للالتزام : وقد اختلفت الآراء ، فقال بعض الفقهاء ، وخصوصاً في ألمانيا وإيطاليا ، إن الالتزام ، هو وليد أمر انفرادى تصدره السلطة مانحة الالتزام ، وعلى ذلك تملك الحكومة أن تتدخل فتعدل قواعد الالتزام وتلغيه ، دون حاجة لرضاء الطرف الآخر ، وهو الشركة الملتزمة .

وذهب رأى آخر إلى اعتبار الالتزام عقداً مدنياً ، وهذا الخلط مؤداه تعطيل القواعد الواجب تطبيقها على جميع المرافق العامة ، خصوصا وأن الملتزم يتمتع فى إدارته للالتزام بمزايا لا يتمتع بهـا الأفراد ، كشغل الدومين العام .

ولهذا استبعدت هذه النظرية ، وصاغ العلامة « ديجى »(١) Duguit نظرية جديدة ، فرق فيها بين النصوص التى تشمل الاعباء المالية المتبادلة بين جهة الادارة وبين الملتزمين ، ومثلها مـدة الالتزام ، وكيفية استرداده ، وتنفيذ الأشغال العامة ، التي يقتضيها الالتزام ، وهي نصوص تعاقدية ، والنصوص التى لا يقتصر أثرها على الملتزم ، ومانح الالتزام ، وإنما تمتد إلى المنتفعين ، وهي الخاصة بتنظيم المرفق العام وسيره ، كتحديد الرسوم التى يجوز تحصيلها ، والاجراءات الكفيلة بحفظ سلامة المنتفعين ، وشروط الانتفاع بالخدمة التى يقدمها المرفق . . . الخ ، وهـذه نصوص لائحية Réglementaires

وقد عرف القانون المدني الجديد ، التزام المرافق العامة ، فى المادة ٦٦٨ فقال انه « عقد الغرض منه إدارة مرفق عام ، ذى صفة اقتصادية ،

---

(١) مطول ديجى فى القانون الدستوري ، جزء ا ، طبعه ثالثه ص ٣٠٧ و ٣١٦

ويكون هذا العقد بين جهة الادارة المختصة بتنظيم هذا المرفق ، وبين فرد أو شركة ، يعهد اليها باستغلال المرفق فترة معينة من الزمن .

وصدر القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٤٧ ، بتنظيم التزامات المرافق العامة ، ونصت المادة الأولى منه على أنه لا يجوز منح التزامات المرافق العامة ، لمدة تزيد على ثلاثين سنة» ، وهذا النص يسرى على التزامات المرافق العامة القائمة قبل صدور هذا القانون ، ومنها التزام شركة قناة السويس ، وإذا كان هذا الالتزام ، سينتهي فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، أي فى حدود ما نصت عليه المادة الأولى من القانون المشار اليه ، فانه الى جانب ذلك يجب أن يلاحظ أن التزام شركة قناة السويس خاضع للشروط الأخرى الواردة في هذا القانون ، ومنها المادة الثالثة التي حددت ربح الملتزم بما لا يزيد عن عشرة فى المائة من رأس المال ، وأطلقت يد الدولة فى الالتزام ،إلي حد اجازة استرداد المرفق ، قبل ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

(ب) بالنسبة للدولة مانحة الالتزام لها أن تباشر الحقوق الآتية :

(١) حق الرقابة علي أعداد المرفق العام وادارته . وهذا الحق ثابت للحكومة ، ولو لم ينص عليه في عقد الالتزام ، فللحكومة مراقبة جميع أعمال شركة قناة السويس ، وتصرفاتها ، رقابة فنية وادارية ، كما لها الرقابة المالية ، التي يتحتم أن تفرضها بوساطة إدارة الشركات فى وزارة التجارة والصناعة .

(٢) حق تعديل النصوص اللائحية بدون توقف على إرادة شركة قناة السويس : وهذا الحق مستمد كذلك من طبيعة المرفق ، وهذا المبدأ مستقر قضاء لمجلس الدولة فى فرنسا ، ومعمول به فى مصر ، فى معظم شروط عطاءات التزام المرافق العامة ، ونصت عليه المادة الخامسة من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ إذ تقول « لمانح الالتزام دائماً ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظم المرفق العام ، موضوع الالتزام

أو قواعد استغلاله ، وبوجه خاص قوائم الأسعار الخاصة به ، وذلك مع مراعاة حق الملتزم فى التعويض إن كان له محل والتعويض لايكون إلا إذا حدث إخلال بالتوازن المالى لعقد الالتزام .

وفى حالة شركة قناة السويس ، لم يحدث إخلال أيا كان بالتوازن المالى لعقد التزام شركة قناة السويس . وإنما الذي حدث هو أنه يوجد ثلاثة مرافق .

مرفق يدار بمعرفة شركة قناة السويس ، وهو الخاص بالقناة وإدارتها واستغلالها .

والمرفق الثانى ، وهو خط السكة الحديد من الاسماعيلية إلى القاهرة ، وهو جزء من مرفق إدارى عام ، يدار بمعرفة الدولة ، وهو سكك حديد الحكومة المصرية .

والثالث مرفق الجمارك ، وهو مرفق إدارى عام ، يدار ويستغل بمعرفة الدولة نفسها ، بمالها من حق السيادة .

وقد كان من العبث البين أن يخلط بين المرفق الأول ، والمرفقين الثانى والثالث ، فى اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، فالتعديل الذى طرأ هو أن الحكومة وضعت الأمر في نصابه ، ومنعت هذا الخلط وقصرت التزام شركة قناة السويس ، على الحدود الواردة فى عقد الالتزام ، ومنعت هذه الشركة من أن تتطرق إلى مرفقي السكة الحديد والجمارك ، ولم يحدث أقل اختلال مالى لتوازن عقد شركة قناة السويس ، الذى يدر عليها أرباحا خيالية ، وكل ما كان لها قرض بفائدة ، صفى ودفعت لها الأقساط المتبقية .

(٣) للحكومة أن تسترد مرفق قناة السويس ، وتجلى شركة القناة قبل يوم ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

نصت المادة ٤ من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ ، على ما يأتى :

« يجب أن تحدد وثيقة الالتزام ، شروط وأوضاع استرداده ، قبل انتهاء مدته » .

وتقول المذكرة الايضاحية ، إنه وإن يكن لمانح الالتزام ، فى سبيل المصلحة العامة ، ولقاء تعويض عادل، حق استرداده ، فى أى وقت آخر ، حتى ولو لم يشر إلى ذلك الحق ، فى وثيقة الالتزام ، فقد رئى من الأفضل تجنبا لكل نزاع ، فى شأن تقدير ذلك التعويض ، تقدير قاعدة ترمي إلى أن وثيقة الالتزام يجب أن تحدد شروطه وأوضاع ذلك الاسترداد .

ومن يملك الكل يملك الجزء ، ومن يملك أن ينهى التزام شركة قناة السويس ، قبل موعده ، يملك أن ينقيه من الشوائب التي كانت عالقة به ، وكانت تصيب الدولة بأذى شديد .

وجوب تصفية مشكلات الالتزام برمتها

والتزام قناة السويس ، من حيث الحقوق المالية ، التى لطرف في ذمة الآخر ، يجب أن تعالج برمتها ، وتفحص ككل لا يتجزأ ، فالشركة تدعي أن غبنا قد أصابها ، من جراء إلغاء إعفاءات السكة الحديد ، وبعض الاعفاءات الجمركية ، والدولة قد أصابها غبن أشد ، في أمور كثيرة ، ومسائل عدة .

ومن الخير أن تقوم الدولة باستعراض الماضى كله ، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ إلي سنة ١٩٥٤ ، وتراجع العقود ، والمكاتبات المتبادلة ، والتصرفات التى جرت ، وتضعها تحت منظار القانون العام وتبين ما كان صحيحا فتقره وما وقع باطلا فتلغيه ، وتبحث مادخل فى ذمة الشركة بحق ، أو بغير وجه حق .

وهذه التصفية الشاملة ، ستنتهى إلى نتيجة لا مفر منها ، وهى :

إن عقد التزام شركة قناة السويس ، قد أصبح غير ذى موضوع

ومتى حق للحكومة أن تتسلم المرفق ، وملحقاته ، وتديره بنفسها ، وإن

الشركة مدينة للحكومة ، فى مبالغ لا يستهان بها ، وهذه الديون دعائمه وواجهة الصراع .

ونستطيع أن نبين هـذه الحقيقة الدامغة ، فى مذكرة أخري ، مؤيدين القول بالدليل ، والبرهان .

والخلاصة : إن الشركة لم تكن فى أى وقت مالكة ، أو مؤجرة لخط السكة الحديد ، ولكنها كانت مقرضة ، واستردت القرض ، وحصلت على فوائده .

والحكومة لم تتجاوز حدود سلطتها إذ قضت على الاعفاءات مثار الشكوى ، وهذه الاعفاءات لم تكن حقا للشركة لتقول ، إنها حرمته ، بل كانت تفريطا فى حق عام ، فى ظروف سياسية أقل مايقال عنها ، أنها عطلت إرادة الحكومة ، فلم تكن حرة ، بل كانت مكرهة ، والحقوق لا تترتب علي أعمال أو اتفاقات مخالفة للنظام العام .

وعلي ذلك فدعوى الشركة خاسرة من أساسها ، وخير لها أن تسكت ، فليس ثمة شبهة تخولها مطالبة الحكومة بأي تعويض .

ثالثا — مسألة أثمان المنشئات

من أخطر الاتفاقات ، التى أبرمتها الشركة فى ظل الاحتلال ، تلك المكاتبات التى تبودلت بينها وبين الحكومة فى سنتى ١٩١٩ — ١٩٢٠ ، وقت أن كانت الثورة المصرية ، قائمة على قدم وساق ، ونجحت الشركة فى انتهاز تلك الفرصة ، والحصول من الحكومات الرجعية ، التى كانت تعمل لحساب الانجليز ، على حقوق تريد أن تثقل بها كاهل الدولة حتى يكون انهاء الالتزام ، ضربا من ضروب المحال .

نص فى فرمان ٣٠ نوفمبر سـنة ١٨٥٤ على المنشئات فى البند العاشر من الفرمان المشار إليه ونصه :

« عند انتهاء مدة الالتزام ، تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتتمتع بجميع ما للشركة من الحقوق ، بدون أى تحفظ ، وتستولي استيلاء تاما على القناة التى تصل بين البحرين ، وكذا المنشئات التى تكون تابعة لهـا . ويحدد باتفاق ودى ، أو بطريق التحكيم ، التعويض الذى يمنح للشركة ، مقابل ترك أدواتها ومنقولاتها » .

ويتضح من النص المتقدم ، أن الحكومة احتفظت بحقها فى الاستيلاء على المنشئات التي تقيمها الشركة ، عند انتهاء أجل الالتزام ، بغير مقابل ، وليس للشركة حق المطالبة بأى تعويض عنها .

وكل ما هنالك ، أنه فيما يختص بالأدوات والمهمات ، أى المواد المنقولة فقط ، أجيز للشركة أن تطلب تعويضا عنها إذا رأت الحكومة أن تستولي عليها ويكون تقدير هـذا التعويض ، بالاتفاق الودى ، أو بالاحتكام إلى أهل الخبرة إذا لم يتم الاتفاق وديا . ومفهوم أنه نص على التحكيم في وقت لم تكن هناك محاكم ، ولكن منذ اتفاق ١٧ فبراير سنة ١٨٦٦ والنص فيه على خضوع الشركة للمحاكم المصرية يكون تقدير هـذا التعويض فى حالة عدم الاتفاق متروكا للمحاكم المصرية ، التي تملك وحدها الفصل فى أى نزاع يقوم بين الشركة وبين الحكومة .

وفى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وردت صيغة البند المشار إليه ، فى آخر بنود هذا الفرمان ، على الوجه الآتى : —

« وعند انتهاء هذه المدة ، تستولى الحكومة المصرية ، على القناة البحرية ، التي أنشأتها الشركة ، وعلى شرط ـ فى هذه الحالة ـ أن تتسلم الحكومة ، جميع المواد ، والمهمات ، المخصصة للخدمة البحرية ، بهذه المنشأة ، وأن تدفع قيمة ذلك للشركة ، بعد تقديرها ، إما بالطرق الودية ، أو بواسطة الخبراء » .

والجديد الذى أقحم على النص السابق ، هو أن دفع قيمة المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية ، صار شرطا لاستيلاء الحكومة على القناة وملحقاتها ، عند انتهاء الالتزام ، وكان الأمر متروكا لمحض رغبة الحكومة المصرية ، فى فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، فكان لها أن تستولى على الأدوات المنقولة وتعوض الشركة ، أم تكلف الشركة بنقل أدواتها ، وهذا متفق مع الحق والعدل ، لأن تلك الأدوات قد تكون تالفة أو غير صالحة للاستعمال فتتخذ الحكومة أهبتها قبل انتهاء الالتزام وتجهز أدوات أحسن من أدوات الشركة .

وتكييف ماجاء بالبند المشار إليه ، هو أنه كان هناك وعد بشراء أدوات الشركة عند انتهاء الالتزام ، والوعد بالشراء قد صدر بالنسبة لأشياء مجهولة ، وغير معروف مفرداتها ولا نوعها ولا قيمتها وهذا يوحى بأن النص المتقدم باطل وتستطيع الحكومة أن تتحلل منه .

ولكن حدث مع شديد الأسف أن كانت الحكومة المصرية فى سنتى ١٩١٩ - ١٩٢٠ أكثر استخذاء وغفلة من محمد سعيد وكانت الشركة أشد جشعا من دى لسبس ومستعمرى القرن التاسع عشر ذلك أنه تبودلت مكاتبات بين وزير المالية وشركة قناة السويس ، فى ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ . وفى ١٠ ، ١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وصدر قرار من مجلس الوزراء ، بجلسته المنعقدة فى ٢٠ يناير سنة ١٩٢٠ ، بالموافقة على المكاتبات التى تبودلت منذ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلى تاريخ جلسة مجلس الوزراء المشار إليها ، وفى كل تلك الأوراق نص على أن الحكومة تتعهد عند انتهاء مدة الالتزام ، بأن تدفع أثمان جميع المبانى التى تقيمها الشركة لسكنى موظفيها وعمالها ، فوق الأرض التى خصصتها الحكومة لأغراض الالتزام ، وذلك قياسا على ما جاء فى البند ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وتقدر قيمة تلك المبانى بالطرق الودية ، أو بمعرفة خبراء .

وقد توسعت الشركة فى إقامة قصور ، وعمارات شاهقة لسكنى موظفيها

وعمالها ، فى مدن بور سعيد والسويس والاسماعيلية وبور فؤاد وبور توفيق وأسرفت فى ذلك أيما إسراف ، وهي مستمرة علي هذه السياسة ، لا سدا لحاجات إدارة القناة واستغلالها ، ولكن تريد أن تثقل كاهل ميزانية الدولة ولا رقابة عليها فى ذلك ، ويكفي المسافر أن يلقي نظرة علي تلك القصور التي يسكنها الموظفون الأجانب .

كيف عولج الأمر فى سنة ١٩٤٩

لما دخلت حكومة ابراهيم عبد الهادى ، فى مباحثات مع الشركة الاستعمارية ، لتسوية مسائل أسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ الذى سميناه باتفاق ممدوح رياض ، وزير التجارة والصناعة وقتئذ ، لم تكن تلك المشكلة بخافية عليها ، ولكنها عالجتها علاجا لم يكن إلا ذرا للرماد فى العيون .

وقد ورد فى تقرير لجنتي المالية والتجارة والصناعة بمجلس الشيوخ وهو التقرير الذى رفعه المهندس حسين سرى ، إلى رئيس المجلس ، فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٩ ، مانصه :

« صدر قرار من مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، باعتبار منازل السكنى التي تقيمها الشركة لمستخدميها وعمالها ، في حكم الآلات والمهمات ، الأمر الذى لم يكن موجودا فى عقد الامتياز ، والذى يؤدى إلى زيادة أعباء الحكومة عند الاستلام . »

وفى فقرة أخري ورد فى التقرير المشار إليه تحت عنوان منازل السكني للعمال والموظفين ، مانصه :

أشرنا سلفا ، إلي أن مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، منح الشركة امتيازا لم يكن لها من قبل ، وهو الحصول علي قيمة المباني المقامة لسكنى الموظفين ،

والعمال ، عند نهاية الامتياز ، فأصبحت كالأدوات والمهمات ، وفي هذا مايلقى علي الدولة أعباء كثيرة مستقبلا ، لامحل لها .

وفى الاتفاق المعروض ، مايقضي بأنه ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ يجب أن تتفق الشركة مع الحكومة مقدما ، على البرنامج السنوي ، لبناء مساكن الموظفين والعمال لكي تتق التوسع فى هذه المنشآت خلال السنوات السبع الأخيرة فى مدة الامتياز .

وفى هذا مايخفف كثيراً ، من حدة قرار مجلس الوزراء الآنف الذكر ويعود بنا ولو متأخراً ، إلى الوضع الأصلى الطبيعى» .

وهذا هو النص الذى ورد ، فى اتفاقية ممدوح رياض ، التي صدر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ :

« الباب العاشر — منازل السكنى للموظفين والعمال :

« مادة ٢١ — ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ ، يعرض علي الحكومة البرنامج السنوى ، للمساكن التى تبنيها الشركة لموظفيها وعمالها على أرض منطقة الامتياز لتتمكن الحكومة ، من أن تتسلم هذه المباني الجديدة ، بالشروط المنصوص عليها ، فى المكاتبات المتبادلة ، بين الشركة والحكومة ، بتاريخ ٢٦ نوفمبرسنة ١٩١٩ و ١٠ / ١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ » لقد ظفرت الشركة فى سنة ١٩٢٠ بأمر خطير إذ جعلت تسليم المرفق للدولة ، معلقا علي سداد قيمة تلك المنشآت الذى تقرر من قبل ، في عقود محمد سعيد نفسه ، أن تستولى عليها الحكومة مجانا وبلا مقابل . وهذا الذى جرى فى سنة ١٩٢٠ كان تصرفا باطلا ، لمخالفته للمبادىء القانونية الخاصة بالمرافق العامة ، ثم إن مجلس الوزراء لم يكن ذا صفة بحيث يستطيع أن يغير نصوصا جوهرية ، في عقد الالتزام الأصلى ، ولكن الشركة لما فاوضت ممدوح رياض أرادت ، أن تصحح هذا الوضع الباطل فدست المسألة وذرت الرماد فى العيون إذ ترك لها الحبل على الغارب إلي سنة ١٩٦٢، تبنى كما تريد وتتوسع

إلى أبعد مدى ، وهذا أمر يلمسه من يزور منطقة نشاط الشركة ويلمسه من يراجع ميزانياتها في السنوات الأخيرة ويلاحظ الاعتمادات الكبيرة التى ترصد لأعمال الانشاء دون أن يكون لهذه الأعمال أى مقتض ، وفى سنة ١٩٦٢ تكون الشركة قد حبكت مؤامرتها المبيتة محاولة إرهاق الميزانية ، وبمراجعة المذكرة التى قدمتها الشركة للحكومة المصرية بخصوص الاعفاءات الملغاة فى خط سكة حديد الاسماعيلية بور سعيد وفى تلك المذكرة التى نشرنا نصها الكامل فى هذا الفصل من الكتاب تتضح نية الشركة الخبيثة إذ هى تتعلق بخيط العنكبوت وتتشبث بحجج واهية ، وسيكون موقفها أشد قبحا بالنسبة لهذه المسألة بالذات إذ يراد بها وضع الحكومة أمام الأمر الواقع ومد الالتزام على كره من البلاد ، والمناورة التي جرت في سنة ١٩٦٢ مناورة مفضوحة .

على أنى أرى بطلان هذا النص بطلانا مطلقا للأسباب الآتية :

أولا — تقتضى الشركة إيجارا من عمالها وموظفيها عن الأبنية التي يشغلونها ، وبذلك تستهلك ما أنفقته قبل انتهاء أجل الالتزام ، فحصولها على أثمان تلك المنشآت من الحكومة بعد ذلك ، يرقي إلى درجة الاثراء بغير سبب .

ثانيا — هذا النص يخالف ما جرى عليه العمل فى العقود المماثلة التي تبرمها الحكومة في عقود الأشغال العامة الخاصة ببناء القناطر والخزانات ، تقوم الحكومة بالاستيلاء علي المستعمرات التي تبنيها الشركات لسكني عمالها وموظفيها بغير مقابل بل وتشترط مواصفات خاصة لهذه المساكن قبل إنشائها ، وتنص علي ذلك فى عقود الأشغال العامة وهذا هو الذى يتفق مع منطق الأشياء .

ثالثا — فى عقد الالتزام ، ترك للشركة نسبة سخية من صافى الأرباح وهذا الصافى هو المتبقى بعد اقتطاع مصاريف الشركة وتكاليف هذه المنشآت وغيرها من الدخل العام ، فكون الشركة تقتضي ثمنها فى نهاية الالتزام معناه

أن يضاف إلى أرباحها بنود اعتبرت ضمن المصروفات ، والشركة لا تأتى برأس مال جديد لتقيم هذه المنشآت وإنما تستخدم أموالا من إيراد القناة نفسها ، هذا الايراد الذي يعتبر أصلا حقا للدولة ولم تتنازل للشركة إلا عن نسبة ٧٠ ٪ من صافى الدخل العام ولا يمكن مجاوزة ذلك باقتضاء أموال صرفت فعلا لحساب المرفق وكان مفروضا أن تصرف هذه الأموال لحساب المرفق الذى هو ملك الدولة ، ولولا ذلك ، ما كان للشركة أن تحصل على تلك النسبة المرتفعة من صافى الايراد .

رابعا — إن القناة نفسها مال عام من أموال الدولة ، والمرافق كلها مال عام ، والمنشآت التى أقيمت من أجل سير هذا المرفق تعد حكما من الأموال العامة أو تابعة لمال عام ، ولا يمكن بأية حال ، أن تدفع الدولة عنها ثمنا وهذا يمكن أن يقال بالنسبة للمنشآت الثابتة وبالنسبة المنقولات من أدوات وغيرها لأنها اشتريت من أموال المرفق التى تعتبر كالرسوم الجمركية تماما .

خامسا — كانت اتفاقية ممدوح رياض مشوبة بانحراف تشريعي خطير موجب لبطلانها وتستطيع الحكومة بجرة قلم أن تلغى القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ وتعتبر هذه الاتفاقية التى كانت ثمرة غش وتواطؤ ضد المصلحة العامة باطلة ولا يعمل بها وكذلك اتفاقات سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٢٠ باطلة لأنها كانت نتيجة غش وإكراه وكانت مشوبة بكل العيوب المفسدة للرضا ولا يمكن تصحيحها باجازة لاحقة .

سادسا — عدم تكافؤ التزامات الطرفين . فالحكومة قد غبنت غبنا فاحشا لا يتفق مع أحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ الخاص بالتزامات المرافق العامة والذى يعتبر دستور تلك المرافق والمادة الثانية منه تنص على ما يأتى :

« يكون لمانح الالتزام ، الحق فى اعادة النظر ، فى قوائم الاسعار ، عقب كل فترة زمنية ، على الأسس التى تحدد فى وثيقة الالتزام .

وتقول المذكرة الايضاحية للقانون فى هذا الصدد إنه إذا كان الالتزام قد عقد لمدة طويلة ، فانه يتعذر منذ بدء الالتزام تحديد قوائم الأسعار ، على وجه ثابت لا يتغير وهذه القوائم هي التي تحدد جزاء الملتزم .

فقياسا على ذلك وتمشيا مع روح هـــذا القانون ، تملك الحكومة أن تحد من أرباح شركة قناة السويس ، وأثمـان المنشآت والادوات وغيرها ممـا تريد أن تستولي عليه في نهاية الالتزام هي أرباح جنونية ليس لهـا مسوغ ، وليس يكشف عن روح التشريع مثل المادة ٣ من القانون المشار اليه وقد نصت على أنه لا يجوز أن تتجاوز حصة الملتزم السنوية فى صافى أرباح استغلال المرفق العام ١٠ ٪ ، من رأس المال الموظف والمرخص به من مانح الالتزام وذلك بعد خصم مقابل استهلاك رأس المال . وما زاد على ذلك من صافى الارباح يستخدم أولا فى تكوين احتياطي خاص للسنوات التي تقل فيها الارباح عن ١٠ فى المائة وتقف زيادة هذا الاحتياطي متى بلغ ما يوازي ١٠ فى المائة من رأسمال الشركة . ويستخدم ما يبقى من هـــذا الزائد فى تحسين وتوسيع المرفق العام أو في خفض الاسعار حسبما يرى مانح الالتزام .

ومن جهة أخرى أجازت المادة ٥ من القانون « لمانح الالتزام دائما ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظيم المرفق العام موضوع الالتزام أو قواعد استغلالها .... الخ » .

والمـادة السادسة أكثر وضوحا ، فى تأييد المعنى الذى نذهب اليـه ونصها :

«إذا طرأت ظروف، لم يكن من المستطاع توقعها ، ولا يد لمانح الالتزام أو الملتزم فيها ، وأفضت إلى الاخلال بالتوازن المالى للالتزام أو إلى تعديل كيانه الاقتصادى كما كان مقدرا وقت منح الالتزام فله أن يعدل قوائم الأسعار وإذ اقتضى الحال أن يعدل أركان تنظيم المرفق العـام وقواعد

استغلاله ، وذلك لتمكين الملتزم من أن يستمر فى استغلاله ، أو لخفض الأرباح الباهظة إلى القدر المقبول » .

فاذا كان القانون قد منح الدولة حماية ضد الغبن الذى يكون نتيجة ظروف طارئة فهو من باب أولى ، يمنحها الحماية ضد الشروط التي تكون نتيجة غش أو إكراه وتحقق أرباحا جنونية للملتزم على حساب الخزانة العامة فتجعل التزامات الطرفين غير متكافئة .

وعلى كل ، نرجو أن تكون هذه المسألة الخطيرة محل بحث دقيق من جانب الدولة منذ الآن وأن تبادر على الفور بحصر وجرد أدوات ومهمات ومنشآت الشركة حصرا دقيقا ومراقبتها مراقبة شديدة لمنع كل عبث يراد به وضع أعباء مالية على الدولة ليس لها ما يبررها أو محاولة لاطالة أجل الالتزام ووضع الدولة أمام الأمر الواقع ، وغنى عن البيان أننا حيال استعمار شديد الوطأة وتجارب الأمس القريب ما زالت ماثلة أمامنا ، وكل تهاون فى مثل هذه المسألة يعد تفريطا في حقوق الوطن ، ومسئولية كبيرة أمام الله وأمام التاريخ .

رابعا — ويدخل فى عداد مسائل المنشآت ، الاختصاصات البلدية التى اغتصبتها الشركة ومسائل المياه المرشحة التي تبيعها للأهلين فى مدن القناة مما جعل التزامها ، عقود التزام مركبة ، وكذا الحدائق والمتنزهات وغيرها ، وقد أبرمت اتفاقات كثيرة ، فى ظل الاحتلال ، وأكثر هذه الاتفاقات مطعون عليه بالبطلان ، وسنتناول ذلك كله على التفصيل فى الباب الخاص بالاستغلال ، كما سنعرض لبعضه فى الفصول المتبقية من باب الادارة ، ونحن نكشف عن رقعة نشاط هذه الشركة والأعمال التى لا حصر لها مما تقوم بادارته ، ومما خرج بعقد الالتزام عن مدلوله فلم نصبح ، حيال شركة تقوم بادارة الحركة الملاحية فى قناة السويس ، وإنما نحن أمام أخطبوط استفحل أمره ولا يمكن الخلاص منه بتشذيب فروعه، وقطع أرجله وإنما لابد أن يستأصل جملة ، وأن يزاح عن هذه الديار إلى غير رجعة .

الفصل السادس

دولة في داخل الدولة

يتضح مما تقدم ، أن شركة قناة السويس ، أبت إلا أن تكون دولة ، في داخل الدولة ، فهى ليست مجرد مؤسسة تجارية تدير الحركة الملاحية فى قناة السويس ، وتحصل رسوم المرور ، نيابة عن الدولة المصرية ، كما كان المراد بانشائها ، ولكنها خرجت على الحدود الواردة فى الفرمانات ، وفي نظامها الأساسى ، وتوسعت فى الادارة والاستغلال ، إلى أبعد الحدود ، على حساب سيادة مصر واستقلالها . وقد أهدرت أحكام القانون ، ومبادئه الأساسية ، ولا يمكن علاج هذه الحالة الصارخة إلا بزوال هذا المسخ ، الذى ليس له مثيل بين الشركات .

وبالاضافة لما تقدم نستعرض فيما يلي بعض صور العدوان على السيادة المصرية ، ومظاهر وجود هذه الدولة الأجنبية ، دولة استعمار الغرب للشرق ، المتنكرة تحت رداء ما يسمى « شركة قناة السويس » فنكتفى ، على سبيل المثال ، بالكلام عن :

١ — الأملاك المشتركة . ٢ — مسائل البلدية .

٣ — الخدمات الطبية والمعابد والمدارس .

٤ — بور فؤاد .

الأملاك المشتركة

أولا — نصت المادة ٤ من اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، على ما يأتى :

« ينظم ، باتفاق خاص ، استخدام الأراضى ، التابعة للقناة البحرية (أى الـ ٢١٤ ر ١٠ هكتارا ، التي حددتها اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، مضافا إليها ٣٠٠ هكتار زيادة على مساحة بورسعيد) ويقرر الطرفان المتعاقدان ما يأتى :

(ا) تقسم الأراضى التي يتقرر بيعها إلى قطع ، ويجرى التقسيم فى مكاتب البيع بمختلف مدن القناة .

(ب) يقسم صافى المتحصل من البيع بين الحكومة والشركة مناصفة .

(حـ) لا يتسلم المشترون القطع المباعة لهم ، ولا يعتبرون ملاكا إلا بعد استلامهم الحجج أو مستندات الملكية التى تصدر من المحكمة الشرعية ، بعد دفع ثمن جميع ما اشتروه ، وتقديم المخالصة النهائية عنه .

(د) يخضع المشترون لنفس القيود التى يخضع لها باقى سكان القطر المصرى .

ثانيا — وفى ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، وقع المسيو « نوبار نوباريان » بوصفه رئيس مجلس النظار ، اتفاقا مع « شارل إيمى دى لسبس » ، وفيما يلى أهم بنوده :

« البند الأول : تنشأ ابتداءا ، من أول يناير سنة ١٨٨٥ ، لادارة الأملاك المشتركة ، إدارة خاصة ، منفصلة عن إدارات شركة قناة السويس.

« وتحدد ميزانية هذه الادارة عن سنة ١٨٨٥ ، طبقا للكشف المرفق بهذا الاتفاق » .

« البند الثانى : تبدأ اللجنة المنصوص عليها فى اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، عملها من ١٠ يناير سنة ١٨٨٥ .

« وتوافق الشركة ، على أن تباشر هذه اللجنة عملها ، طبقا لشروط

اللائحة المرفقة بهذا (مرفق B) (١)، على أن يكون لكل من الطرفين الحق - بعد إخطار الطرف الآخر، في موعد لا يقل عن سنة - في أن يلغى الهيئة المنصوص عليها في الاتفاق الحالي، ويعمل بالنظام السابق الوارد في اتفاق ٢٣ إبريل سنة ١٨٦٩.

ولا تشمل ميزانية الأملاك المشتركة مرتبات، القومسيرين الأربعة، بل تبقي هذه المرتبات، على عاتق الطرفين، علي أن يتحمل كل منهما مرتب القومسير الذى يمثله.

« البند الثالث : — يجرى بيع الأراضى طبقا للائحة مرفقة بهذا (مرفق C).

البند الرابع : — تقوم اللجنة بتحديد الاعتمادات الاضافية، التى تدرج في ميزانية سنة ١٨٨٥، وخصوصا المصروفات الخاصة بايجار أو تملك الأراضى.

« وتقوم اللجنة، في المستقبل باقتراح ما تراه في الميزانية من مصروفات، يقوم القومسيرون بعرضها على الحكومة والشركة، في موعد أقصاه اليوم

---

(١) بموجب اللائحة المشار اليها، تعين اللجنة اثنين من أعضائها، بلقب قومسيرين منتدبين، ويناط بهما بوجه خاص، مباشرة الأعمال الادارية للأملاك المشتركة، في فترات اجتماعات اللجنة.

على أنه ليس للقومسيرين المنتدبين، القيام بأي عمل من أعمال الادارة، مما قد يرتب التزاما على الأملاك المشتركة، أو مسئوليه للجنه، الا اذا رخصت اللجنه لهما بذلك.

وتعقد اللجنه اجتماعاتها، مرة واحدة في كل شهر، على الأقل، لتسمع تقرير عضويها القومسيرين المنتدبين، وتوافق على هذا التقرير، أو ترفضه. ويكون التقرير عن ادارة الأملاك المشتركة، في الفترة السابقه على الاجتماع. ومن أغراض الاجتماع أيضا اقرار مايجب اتخاذه من الاجراءات بشأن ادارة الأملاك المشتركة خلال الشهر التالى.

واللجنه تعين عددا من الموظفين لادارة الأملاك المشتركة، وهي التى تملك حق فصلهم (اتفاق نوبار ودي لسبس فى ١٨ ديسمبر سنه ١٨٨٤).

الخامس عشر من أكتوبر ، السابق لبدء السنة المالية ، وبحيث تستطيع اللجنة — بعد اطلاع الطرفين على المقترحات — أن تقوم بربط الميزانية قبل أول يناير .

« وتسرى على موظفي الأملاك المشتركة ، اللوائح الخاصة بموظفي شركة قناة السويس .

« وتبعا لذلك ، يحصل الموظفون المثبتون بالأملاك المشتركة ، على أنصبتهم فى توزيع الأرباح والمعاشات ، وغير ذلك مما يمنح لموظفي الشركة ، من الحصـــة المخصصة لهم فى الأرباح ، هم والعمال ، طبقا للنظام الأساسي للشركة . وتتعهد الحكومة بأن تدفع للشركة سنويا نصف ما يتقاضاه موظفو الأملاك المشتركة من حصة الـ ٢ ٪ المقررة فى الأرباح .

« وفي مقابل ذلك ، لن تلتزم الحكومة ولا إدارة الأملاك المشتركة ، بدفع شيء إلي موظفي الأملاك المشتركة أو لأسراتهم ، فى حالات الاحالة إلي المعاش أو الفصل أو الوفاه أو غير ذلك من الأسباب » .

ملحوظة — والمفهوم من هذا النص أن حقوق الذين يتركون الخدمة للأسباب المتقدمة ، تسوى من حساب الـ ٢ ٪ المقررة فى عقد تأسيس الشركة لموظفى الشركة وعمالها ، باعتبارهم شركاء فى صافي الأرباح بالنسبة المذكورة .

وقد ثارت بعد هذا الاتفاق مناقشات لتفسير بعض نصوصه الغامضة ، وأبرمت اتفاقات تالية ، فمثلا اتفق فى جلسة ٢٩ يوليو سنة ١٩٠٧ ، على أن المعاشات والاعانات التى تمنح مرة واحدة أو على دفعات دورية ، للخدمة السايرة من موظفى الأملاك المشتركة ، تتحملها ميزانية إدارة الأملاك المشتركة ، وتسهم الشركة فيها بمبلغ جزافي قدره ألفين من الفرنكات الذهب ، فى مقابل الرعاية الطبية الواجبة بالنسبة لموظفى هذه الادارة .

ومثال ذلك أيضا ، أنه اتفق فى سنة ١٩٠٨ على أنه لا يقتصر بالنسبة لموظفي الأملاك المشتركة على تطبيق اللوائح التى كانت سارية عند التوقيع

على اتفاقية ١٨٨٤ ، بل يعامل موظفو الأملاك المشتركة وينتفعون باللوائح التي وضعتها الشركة لموظفيها وعمالها بعد التاريخ المشار إليه وبما تضعه فى المستقبل بشرط أن تكون إدارة الأملاك المشتركة على علم بهذه اللوائح ، وعلى ذلك فبالنسبة لعمال الأملاك المشتركة يسرى عليهم النظام المسمى بنظام سنة ١٩١٩ (١) .

« البند الخامس : — تعتبر المبالغ التقريبية التي قدرتها الشركة ، ووضعت تبعا لذلك فى ميزانية الأملاك المشتركة لسنة ١٨٨٥ ، تحديدا نهائيا ، يعمل به فى المستقبل ، وذلك فيما عدا بند « المصاريف القضائية » وبند « وقاية المزروعات » (٢) .

« وتستمر الشركة . فى مباشرة أعمال الخزينه مجانا » ! ! .

« البند السادس : — بما أن شركة قناة السويس ، قد ادعت أن الأراضي التى طرحها البحر فى بور سعيد منذ سنة ١٨٦٦ ، تدخل ضمن الأملاك المشتركة ولكن الحكومة نازعتها فى ذلك ، فان الحكومة المصرية تسجل فى صراحة تحفظاتها بهذا الخصوص ، عن الماضي والحاضر والمستقبل ، بالنسبة لأي إدعاء تثيره شركة قناة السويس بشأن أراضى طرح البحر المشار اليها .

« على أن الحكومة ، رغبة منها فى التدليل على ماتعلقه من أهمية على تقدم هذا الجزء من الأراضي المصرية تقدما ماديا فانها ترى أنه من الضرورى تحديد المساحة الاجمالية للأملاك المشتركة ، تحديدا نهائيا ، وعلى ذلك ربطت المساحات الجديدة على النحو الآتي :

٣٥٠ هكتاراً فى بورسعيد ، ٢٠٠ هكتاراً في الاسماعيلية .

---

(١) محضر جلسة لجنه الأملاك المشتركه في أول مارس سنه ١٩٠٨ .

(٢) ٦٠٠٠ فرنك ذهب للمصاريف القضائيه ، و ١٢٠٠٠ فرنك ذهب لوقاية المزروعات .

« وهذا التحديد قد تم ، على سبيل الصلح والتسوية لما تطالب به الشركة الحكومة من تعويضات بخصوص بور سعيد والاسماعيلية .

« وتشتمل الأملاك المشتركة ، من ناحية الساحل الغربي للبحر ، فى بور سعيد ، على عشرة هكتارات ، مضافة إلى المساحة المحددة بالخط الأحمر المتقطع على الرسم المرفق بهذه الاتفاقية ، والذى يبين وضع الساحل في سنة ١٨٧٠ مرفق D (١) .

وقد وضع التصميمان E و F كتحديد جديد للأملاك المشتركة فى بور سعيد والاسماعيلية . على أنه يجوز للأملاك المشتركة أن تتحقق على الطبيعة ، من صحة هذا التحديد من عدمه ، وأن تصحح الرسم إذا لزم الحال ، وأن تضع محضراً بذلك يرفق بهذا الاتفاق .

« وتحدد الشركة ، عرض الرصيف المخصص لمقتضيات استغلال القناة في بور توفيق وبو سعيد ، بثلاثين متراً ، تبدأ من خط الماء ، وتتم البيوع التي تباشرها اللجنة فى بور سعيد وبور توفيق ، بما يتفق مع هذا التحديد » .

« البند السابع :— يتم بيع الأراضي ، منذ الآن وحتى يوم ١٠ يناير سنة ١٨٨٥ ، بمعرفة محافظ القنال ومدير عام الشركة ، وهما اللذان يوقعان عقود البيع .

« البند الثامن :— يعين جناب « جيجلر باشا » قومسيراً من طرف الحكومة المصرية ويعين المسيو « دي زافاري » ، رئيس قسم المرور والملاحة بالاسماعيلية قومسيراً ثانياً من طرف الشركة .

« البند التاسع :— لما كانت حسابات الأملاك المشتركة ، تربط فى ميزانيتها السنوية ، فانه في حالة زيادة المصاريف على الايرادات ، تقوم

---

(١) براجع اتفاق أول مارس و١٠ يونيو سنة ١٩١١ الخاص بالرصيف الغربي لميناء بور سعيد .

الحكومة بدفع نصف هذه الزيادة للشركة (١) .

« البند العاشر :— من أجل مباشرة الأعمال التجارية فى ميناء بور سعيد .

يمكن تأجير شريط من الأرض ، مبين بالرسم (مرافق G) وواقع على شاطىء بحيرة التمساح ، ويكون هذا الايجار بفئة منخفضة ، ولمدة خمس سنوات تبدأ من تاريخ هذا الاتفاق .

« البند الحادى عشر :— تقوم الشركة ، ابتداء من أول يناير سنة ١٨٨٥ ، فى مدينة الاسماعيلية ، بعمل الآتي :—

« صيانة ورش وتنظيف الطرق والأرصفة والزراعات الموجودة فى المدينة ، والقرى الوطنية ، وصيانة وخفارة المدافن .

« وفى بور توفيق تقوم بعمل الآتى :—

« صيانة ورش وتنظيف الطرق والزراعات الموجودة هناك » .

« وذلك كله نظير أجر جزافى قدره ٥٥ ألفا من الفرنكات فى السنة ويسدد هذا المبلغ على أقساط شهرية .

البند الثاني عشر :— لا يكون هذا الاتفاق نهائيا إلا بعد التصديق عليه من مجلس الوزراء ومن مجلس ادارة شركة قناة السويس » .

وقد تم التصديق بمعرفة مجلس الوزراء فى ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ومن ناحية الشركة فى ٦ يناير سنة ١٨٨٥ .

* * *

وفى الاتفاق الذى أبرمه مصطفى فهمى مع الشركة في ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ نص فى البند الرابع ، على أنه إذا رأت الحكومة أن تحتل قطعا

---

(١) أنظر البندين ١٠ و١١ من اتفاق ٢٣ أبريل سنه ١٨٦٩ ، واتفاق ٢٦ مارس ، و ٨ أبريل سنه ١٩٠٢ ، الخاص بايراد أحواض المرور بميناء بور سعيد . واتفاق ٦ و ١٤ أبريل سنه ١٩٠٤ برد السلفيات التي منحتها الشركه لانشاء الجبانات الجديدة فى بور سعيد .

من أرض الأملاك المشتركة ، تتجاوز النطاق الذي حدد لها في المادة الأولى من الاتفاق المذكور وهو ٧ هكتارا في بورسعيد وثلاثة هكتارا في الاسماعيلية ، وذلك كي تقيم عليها إدارات حكومية ، وكذلك إذا زادت قيمة الأرض التي تستولى عليها لهذا الغرض عن سعر الحيز الذى أبيح لها أن تستخدمه ، فانها تدفع للأملاك المشتركة قيمة الزيادة فى الأرض أو في ثمنها ، مع اتخاذ الفئات التي تبيع بموجبها الأملاك المشتركة قاعدة للتعامل مع الحكومة وكذلك نص في المادة السادسة على حرمان الحكومة من أن تستولى مجانا على أية قطعة من أرض الأملاك المشتركة في بور توفيق ونص فى البند الثامن على أنه كلما رأت الحكومة حاجة للاستيلاء على قطعة من أرض الأملاك المشتركة فانها تقدم طلبا بذلك إلي إدارة الأملاك المشتركة ، وهذه الادارة هي التي تجهز العقد وتحدد الأرض ومساحتها وقيمتها طبقا للفئات التي يكون معمولا بها في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ .

وقد سبق أن أشرنا إلى هذا الاتفاق ، ولا أخال أحدا يخالفني ، فى أن هذه النصوص تعد إنكارا لكيان الدولة وسلطانها علي أراضيها .

ولم تكتف الشركة الاستعمارية بكل ذلك ، الذى تقدم بيانه ، فلما أبرم اتفاق ٣ إبريل سنة ١٩٠٧ ، الذى وقعه عن الحكومة المصرية ، وزير المالية أحمد مظلوم ، وردت فى هذا الاتفاق نصوص خاصة بالأملاك المشتركة ، وهذه النصوص أطلقت يد الشركة فى الأراضي المصرية بمنطقة القناة ، وصيغت فى عبارات عامة غامضة ، لا يسهل معها تحديد الأرض ، التى يمكن أن تدار أو تباع بمعرفة إدارة الأملاك المشتركة ، ويمكن القول أن الشركة متنكرة وراء هذه الادارة العجيبة ، التي استبقت خزانتها تحت يدها وإدارتها تحت سلطانها ، قد باعت وقبضت ثمن أراضى منطقة قناة السويس بل والقدر الأكبر من الأراضى التى بنيت عليها مدن القناة ، وكأنها ورثت صحراء مصر الشرقية كلها عن فرديناند دى لسبس ، وإلي القاريء بعض تلك النصوص الشاذة التي قضت على كل تحديد سابق للأراضي التى يمكن أن تستخدمها الشركة فى مقتضيات الحركة الملاحية بالقناة .

نص فى البند الثانى من الاتفاق المشار إليه ، على ما يسمي « بأرض الالتزام » ، دون حصر أو تحديد ، وأن هذه الأرض المصقعة أو التى تصقع فى المستقبل باتفاق بين الحكومة والشركة ، تدار بمعرفة لجنة الأملاك المشتركة .

وأما الأرض غير المصقعة ، فانها تدار بمعرفة الشركة وهذه الأخيرة تعمل على مصاريفها كل ما من شأنه اعدادها للتملك ، وتدفع سنويا لادارة الأملاك المشتركة الايجار الذي تحصله عن هذه الأراضى وكذا ثمراتها المختلفة .

ولا تملك الشركة أن تبيع أية قطعة من الأرض غير مصقعة إلا بعد الحصول على موافقة كتابية من الحكومة المصرية وإذا أعطت الحكومة موافقتها فان لجنة الأملاك المشتركة تحرر عقد البيع باسمها وتقوم بقبض الثمن .

ونص فى الفقرة الأخيرة من المادة المتقدمة على أنه إذا تراءى للحكومة يوما ما أن تدير مباشرة الأراضى المصقعة بوساطة إدارة حكومية ، فانها تلتزم بأن تدفع للشركة نصف الناتج من هذه الأرض ، وفى حالة عدم الاتفاق بين الحكومة والشركة ، تستطيع الحكومة أن تطلب إعادة إدارة تلك الأرض ، بالطريقة المتبعة حاليا ، أى بمعرفة الشركة ولجنة الأملاك المشتركة .

وفى هذا الاتفاق عينه ، ألحق بالبند السابع منه اتفاق آخر يتألف من ثلاثة أبواب ، وفيما يلى أهم بنوده .

تناول الباب الأول فى المواد من ٢ إلي ٨ الأراضى غير المقسمة ، أو المصقعة : —

نص فى المادة الثانية علي أن الحكومة ، لها الحق ، بغض النظر عن موقع الخمسة هكتار المحتفظ بها لادارة الجمرك فى بورسعيد ، فى أن تحتل مجانا لحاجات مرافقها من أرض الالتزام ، وكذلك من الأرض الداخلة فى نطاق

الأحواض الداخلية التي ستنشأ ، وذلك طوال مدة الالتزام ، مساحة إجمالية قدرها عشرين هكتارا . ويجب أن يدخل في الحساب ، أنه لابد من إجراء حصر لتبين الأرض التى أبيح للحكومة استخدامها بمقتضى اتفاق ٥ ديسمبر سنة ١٨٩١ . وهذه المساحة وصلت فى ١٥ مارس سنة ١٩٠٧ إلى ستة هكتارا و ٨٧ فدانا وكسور .

وقبلت الحكومة في المادة الثالثة ألا تزيد مساحة الأرض التي تستولى عليها في بور توفيق من أجل منشآتها الأميرية على هكتار واحد .

وفي المادة الثالثة ارتضت الحكومة بأنه فيما إذا جاوزت المساحة التى تستولى عليها عشرين هكتارا فانها تدفع ثمن القدر الزائد إلى لجنة الأملاك المشتركة وتعامل من حيث السعر والشروط معاملة آحاد الناس .

وارتضت فى المادة الخامسة بتقديم مصلحة الشركة علي مصالحها من حيث الاستيلاء على الأرض الواقعة بمنطقة الأحواض الداخلية والتي تكون صالحة للتصرف فيها .

ونص في البند السادس علي أنه لا يجوز للحكومة أن تطلب إعادة النظر فى أثمان الأراضى التى تكون قد استولت عليها قبل ذلك التاريخ بمعني أنه إذا كانت الحكومة قد غبنت فى الماضي فليس لها أن تطلب رفع الغبن عنها .

وكلما احتاجت الحكومة إلى قطعة من الأرض فانها تقدم طلبا بذلك إلى لجنة الأموال المشتركة وتبرم لها العقد وأنها كلما احتاجت إلي قطعة أرض من منطقة الأحواض الداخلية تقدم طلبا للشركة والشركة هي التى تحرر العقد وتبرم الصفقة .

وجاء فى المادة الثامنة أنه كلما استغنت الحكومة عن استخدام أرض قد استولت عليها فانها تعلن عن رغبتها هذه وترد هذه الأرض إلي لجنة الأملاك المشتركة لتقوم ببيعها وتقوم اللجنة بتقدير أثمان المبانى التى تكون الحكومة قد أقامتها فوق الأرض وتدفع ثمن هذه المبانى للحكومة وتعامل الشركة نفس المعاملة التى تقررت فى هذه المادة بالنسبة للحكومة .

وكلما ردت أرض استولت عليها الحكومة بمقتضى هذا الاتفاق يخصم القدر الذي يرد من الحد الأقصى المرخص به للحكومة .

ويتضمن الباب الثانى من أبواب هذا الاتفاق أوضاعا شاذة اتفق عليها بالنسبة للأراضي غير المصقعة وذلك فى المادتين ٩ و ١٠ من الاتفاق ، فالمادة ٩ تنص على أنه كلما احتاجت الحكومة لمرافقها العامة لأراض غير مصقعة ، عدا تلك الأراضى التابعة للمنطقة الحرة فانها تقدم طلبا الى وكيل الشركة العام وهو الذي يقدر ما إذا كان يستطيع أن يستغني عن هذه الأرض أولا يستغني عنها بمعنى أنه يملك قبول الطلب أو رفضه .

وجاء فى الفقرة الثانية من تلك المادة انه فى حالة قبول طلب الحكومة ، فان الشركة لا تتقيد بمدة ، وتسلم القدر المطلوب من الأرض إلى لجنة الأملاك المشتركة وهي التى تقوم ببيع هذا القدر للحكومة . وجاء في الفقرة الثالثة من المادة المشار اليها أنه إذا رأت الشركة أن الأرض التي تطلبها الحكومة لازمة لاستغلالها هي فانها تخطر الحكومة بذلك لتقوم الحكومة باختيار موقع آخر لا يتعارض مع احتياجات الشركة .

وأما نص المادة العاشرة فخاص بالأراضى التي تحتاج اليها الحكومة لمصالحها الأميرية ، ولاغراض مؤقتة، وأجازت الشركة تسليم هذه الأرض للحكومة ، بشرط احتفاظ الشركة بحق طرد الحكومة منها باخطار سابق، ولم ينص على تحديد مدة ، لتكون يد الشركة مطلقة فى تحديد المدد مقدما طبقا لكل حالة ، وهذا الاحتلال المؤقت لا يمس بالحد الأقصي المقرر للحكومة أى العشرين هكتاراً التي رخص بها ، ومفهوم ذلك أن الحكومة إذا أرادت مثلا أن تقاوم وباءا تفشي فى منطفة القناة وأرادت أن تضع خياما لمدة مؤقتة فيجب عليها أن تحصل على ترخيص بذلك من الشركة والشركة تستطيع أن تطردها باخطار يصلها فى المدة التى تحددها عند ما تسلم هذا القدر من الأرض ولا توجد حكومة تحترم نفسها تقبل هذه المهانة حتي لو كانت هذه الحكومة تعمل فى الادغال ،

ولكن هكذا أهدرت شركة قناة السويس الأسس العامة فى القانون وجعلت من نفسها دولة فى داخل الدولة ووقع أحمد مظلوم ما أملى عليه ومثل تلك الاتفاقات باطلة بطلانا مطلقا ولا تصححها الاجازة اللاحقة لأنها مخالفة للنظام العام .

والباب الثالث الذي يتضمن مادة واحدة هي المادة الحادية عشرة أكثر غلوا مما تقدم ، فقد ورد بعنوان « أراضي المنطقة الحرة فى بورسعيد » ، ونص فى الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه ليس للحكومة أن تطلب احتلال أى أرض من أراضي المنطقة الحرة فى ميناء بورسعيد لأي سبب كان اللهم إلا إذا كان استخدام الحكومة للأرض التى تطلبها لأغراض أميرية مؤقتة ، في هذه الحالة تحدد الشركة بمعرفتها الشروط وتضع القيود وتقدر المساحة وقد تفضلت فتنازلت فى الفقرة الأخيرة من المادة المشار إليها عن اقتضاء أجر عن هذه الأرض ومعني ذلك أن الشركة أخرجت أراضى المنطقة الحرة من سيادة الدولة ومن سلطان الدولة وأخضعتها لسيادتها هي وسلطانها المطلق وأبت أن تعامل الحكومة معاملة الند للند بل معاملة السيد للمسود ومحال أن تظل هذه الفوضى مستشرية وذلك الاجرام الذى فرضه علينا الاحتلال مستمرا فى الوقت الذى نعيش فيه وقد آن الأوان لتصفية الحساب مع تلك الشركة الباغية التى أهانت شرف الوطن بمثل تلك القيود والأغلال .

وقد أوردنا فيما تقدم نصوص اتفاق أول مايو سنة ١٩٢٠ وهو ذلك الاتفاق الباطل الذى أبرمه بالنيابة عن الحكومة المصرية مدير عام الجمارك الانجليزى واسمه «ماكولى» ، وهذا الاتفاق بدوره كان وصمة وكان قيدا آخر ورد على سلطان الدولة علي أراضيها .

ولا يغيب عن الذهن أن اتفاقات تالية قد أبرمت ووسعت المنطقة الحرة إلى آخر مدى ومن بينها الاتفاق الذي تم بكتابات متبادلة فى ٢٢ مارس و١٠ مايو ١٩٢١ .

وفى ١١ أكتوبر سنة ١٩٢٥ أبرمت الحكومة اتفاقا خاصا بمدينة بور فؤاد وسيرد الكلام عنه مفصلا وهذا الاتفاق قد فرض قيودا جديدة ووضع شروطا خاصة للأراضى وأهدر سيادة الدولة على الاقليم .

وقبل أن نختم هذا البند الخاص بالأملاك المشتركة ، يهمنا أن نشير إلى بعض المواد التى وردت في لائحة بيع الأراضي التي فرضت ابتداء من ٣١ مايو سنة ١٩٠٧ .

نص فى المادة الأولي علي بيع هذه الأراضي إما بطريق الممارسة أو المزاد ، ولجنة الأملاك المشتركة هى التى تختار الطريقة التي تلائمها .

ونص فى المادة الثانية على أنه في حالة البيع بالمزاد ، فان لجنة الأملاك المشتركة تعلن عن ذلك فى مكاتبها وتنشر الاعلان أكثر من مرة فى الجريدة الرسمية للحكومة المصرية .

وورد فى المادة الثالثة أن البيع يجرى لصالح الأفراد والمؤسسات الخاصة ، ولا تستطيع أسرة واحدة أن تشترى أكثر من مساحة هكتار واحد للبناء وهكتارا آخر للحدائق . وفي صميم المدن لايتجاوز القدر المباع للأسرة هكتارا واحداً للبناء والحديقة .

وجاء فى المادة الرابعة أن ساعة المزاد والثمن الأساسي يجب أن يكونا ضمن البيانات التى تعلق فى اللوحات وترد فى الاعلانات .

وطبقا للمادة الخامسة يجب ألا يجرى البيع قبل اليوم العاشر من تاريخ الاعلان ويمكن تأجيل المزاد إذا لم يحضر فيه من يشتري بالثمن المطلوب .

ووردت بنود تفصيلية أخري خاصة بشروط البيع بالمزاد وإجراءاته وتقديم الطلبات لمديري لجنة الأملاك المشتركة بالاسماعيلية قبل موعد المزاد بأربعة وعشرين ساعة وما يجب أن تتضمنه هذه الطلبات من بيانات .

ومما يلفت النظر ويثبت أن لجنة الأملاك المشتركة ليست إلا ستارا للشركة نص المادة العاشرة من اللائحة الذي يستوجب من المتقدم للمزاد أن

يدفع خمس الثمن الأساسى مقدما في إحدي خزائن شركة قناة السويس وذلك على سبيل التأمين .

والأصل الذى تقرر هو أن يجري البيع بالمزاد بطريق المظاريف ، واستثناء ، وبعد فتح المظاريف يجري المزاد علنا حينما يتقدم للقطعة الواحدة أكثر من واحد ، ويكون التزايد بينهم (المادة ١٣) وهذه الطريقة من شأنها إفساح مجال التفاهم قبل جلسة المزاد بين الأفراد ، واقتسام القطع فيما بينهم .

ولا تعنينا تلك التفاصيل بقدر ما يعنينا أن نوجه النظر إلى أن اللائحة المشار إليها قد صدق عليها من الحكومة المصرية وشركة قناة السويس كما لو كانا شريكين فى الدولة المصرية ، ومن حيث السلطة والاختصاص لا يختلف هذا النظام عما فرضه الاحتلال في سنة ١٨٩٩ كنظام للحكم الثنائي فى السودان ظاهره المشاركة وباطنه السيطرة الأجنبية التامة .

مسائل البلدية

لم تكتف الشركة بحيازة الأراضى المصرية ، بل بنت مدنا كاملة ، أخضعتها لادارتها ، وتجاهلت الادارة المصرية . بنت عند مدخل القناة من الجنوب ، المدينة الصغيرة المسماة « بور توفيق » وتتولى إدارتها بنفسها ، وتباشر مرافقها البلدية ، وتتصرف فيها الشركة ، كما لو كانت ملكا خاصا لها .

وقد تبادلت مراسلات مع الحكومة المصرية ، في ١٦ ديسمبر سنة ١٩٠٢ و ١٧ يناير سنة ١٩٠٣ ، خولت بمقتضاها الحق فى مد شبكة المجارى بمدينة بور توفيق .

ويأبى مزاج الشركة أن يقتصر نشاطها فى الشئون البلدية على المجاري ، فهي تنشىء ، وتدير الحدائق ، وتغذى المدينة بالمياه وما إليها ، ويمتد نشاطها إلي الجبانات .

وفي سنة ١٩٠٣ أبرمت مع أحمد مظلوم اتفاقا بموجب كتابين تبادلتهما وإياه ، كتابها المؤرخ فى ٣ مارس سنة ١٩٠٣ ، ورد وزير المالية المؤرخ فى ٧ إبريل سنة ١٩٠٣ ، وحصلت بهذين الكتابين على امتياز تغذية مدينة السويس بمياه الشرب . وقد كانت تغذى المدينة المشار إليها بالمياه من قبل ، وتفرض الاتاوات على الأهلين ، ولكنها فرضت نفسها فرضا ، وأكدت هذا الامتياز بالكتابين المشار إليهما .

وفي كتابها المؤرخ فى ٤ مارس سنة ١٩٠٣ ، قالت إنه اعتبارا من أول يناير سنة ١٩٠٤ ، سترفع ثمن المياه بالنسبة للأهالي إلي ٦ ر ١ من الفرنكات ، وبالنسبة للمصالح الحكومية إلي ٢٠ ٪ من الفرنك .

وترجع عملية مياه السويس إلى ١٨٦٦ ، ذلك أنه فى ٢٩ سبتمبر من تلك السنة صدرت رخصة من عدة بنود ، من محمد شريف باشا ، ناظر الداخلية والمعارف وقتئذ لاثنين من المهندسين الفرنسيين ، وهما « لاسيرون » و « ماريني » بأن ينشئا وابور مياه فى مدينة السويس لتغذية المدينة بالمياه المرشحة .

ونص في المادة الثانية من الرخصة ، على أن تلك العملية لا تعد امتيازا منح للمهندسين المذكورين ، بمعني أنه يجوز أن تستمر الوسائل الأخرى المستخدمة فى تغذية المدينة بمياه الشرب .

وجاء فى المادة الثالثة ، أنه إذا لم تنفذ العملية المسندة للمهندسين المذكورين ، وتدار على أوسع نشاط ، فى مدة لا تتجاوز عامين من تاريخ الترخيص ، فان هذه الرخصة تسقط من تلقاء نفسها من غير تنبيه ولا إنذار ، وتعد كأن لم تكن ، ويسرى هذا الجزاء فيما إذا لم يبدأ التنفيذ فى العام الأول ، وليس لحاملي الرخصة المطالبة بأى تعويض إذا ما ألغيت لأى سبب من الأسباب المذكورة فى تلك المادة .

وجاء بالمادة الرابعة من الترخيص ، ما معناه أن المهندسين الفرنسيين الذين صدرت لهما الرخصة مطالبان بأن ينشئا شركة مصرية مساهمة ، ويجب على هذه الشركة ، أن تقدم عقد تأسيسها إلى وزير الداخلية ، فى موعد لا يتجاوز ستة أشهر من تاريخ التأسيس ، ليقوم الوزير باعتماد الرخصة ، وفى حالة الاخلال بهذا الشرط يبطل عقد التأسيس ، وتسقط الرخصة ، وتعتبر كأن لم تكن .

وعينت المادتان ٥ و ٦ الحد الأعلى الذى تباع به المياه المرشحة وحددت سعرا خاصا للمياه التي تستخدمها الحكومة ؛ وجاء في المادة السابعة ، أن وابور المياه يقام فوق هكتار من الأرض تختاره الحكومة ، وأن الحكومة هى التي تختار الموقع الذي تؤخذ منه المياه ؛ من الترعة الحلوة .

وعينت المواد الأخري ، بقية التزامات الشركة التي تؤسس لعملية المياه ، ومن بينها الالتزام بانشاء حنفية فى كل شارع لتؤخذ منها المياه مجانا ، فى إطفاء ماقد يقع من الحرائق .

وفي المادة الثالثة عشر ، تقرر أن تكون مدة الترخيص ٩٩ سنة تبدأ من تاريخ الرخصة وهو ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، وتستولي الحكومة فى نهاية المدة علي وابور المياه ، والخزانات وما يتبعها من أدوات ومنشئات بغير مقابل ، اللهم إلا الأشياء التى تكون موجودة بالمخزن ، فان الحكومة تدفع أثمانها من واقع الفواتير .

واحتفظ مانح الرخصة للحكومة ، بحق الاستيلاء علي وابور المياه ، بعد ٢٥ سنة من تاريخ الرخصة ، وليس للشركة أن تحصل من الحكومة وقتئذ ، إلا على ثمن المنشأة ، ويقدر علي أساس صافى الايراد ، فى الثلاث سنوات الأخيرة ، باعتبار أن هذا الصافى ، هو ٦ ٪ من قيمة المؤسسة .

ومن باب تشجيع انشاء عملية المياه ، وإدارتها على خير الوجوه ، أعفيت أدوات وابور المياه ، من الرسوم الجمركية ، وكذا الوقود اللازم لادارتها بشرط أن تقدم الشركة كشفا سنويا لوزير الأشغال ، مبينة حاجتها مقدما ،

من هذا الوقود لمدة سنة ، ليعتمد ما يرى اعتماده ويرفض ما يرى رفضه .

وفى المادة ١٨ تقرر أن تلتزم الشركة المصرية المساهمة بعملية المياه ، فى مدينة القاهرة ، وتحتفظ في العاصمة بمركزها الرئيسى والادارى والقضائي ، وتبعا لذلك فانها تستمد وجودها وكيانها القانوني ، من السلطة المحلية المصرية ، أيا كانت جنسية أعضائها والمساهمين فيها ، وأنها تخضع المحاكم المصرية ، ولا يكون للقنصليات والهيئات الأجنبية ، أى تدخل في أمورها ، أو علاقة بها ، وتوجه إليها الاعلانات ، بمكاتبها فى القاهرة .

انتقال العملية إلى شركة قناة السويس

تأسست الشركة المصرية المساهمة ، المنوه عنها فى رخصة ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، وكان تأسيسها في ٢٠ مايو سنة ١٨٦٧ ، وصدقت الحكومة على عقد التأسيس فى ٣٠ مايو من نفس السنة .

وفي ٦ إبريل سنة ١٨٧٥ ، أشهر إفلاس الشركة المشار إليها ، بمقتضى أمر عال صدر فى ٢٩ يوليو سنة ١٨٧٥ ، ورخص للسنديك ببيع وابور المياه ، ولكن حدث أن رسا المزاد على شركة قناة السويس بمقتضى الحكم الصادر في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ ، فحلت محل الشركة التى أفلست ، وانتقلت إليها التزاماتها .

ويظهر أن عملية اشهار الافلاس ، ورسي المزاد ، قد دبرت خصيصا ، ورتبت بطريقة محكمة وماكرة ، لتحل شركة قناة السويس ، في عملية مياه السويس ، محل الشركة المشار إليها .

ولما كان من حق الحكومة بمقتضي الرخصة التى انتقلت إلى شركة قناة السويس ، أن تستولى على المنشأة ، وتدير عملية المياه بنفسها ، بوساطة مجلس بلدى ينشأ لمدينة السويس ، وذلك في ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٩١ ، فقد تدخل الاحتلال ، ومنع الحكومة من استخدام هذا الحق ، فجنحت إلى

الصمت والسكوت ، ثم دخلت فى مباحثات مع شركة قناة السويس وهى تلك المباحثات التى أسفرت عن اتفاق أحمد مظلوم ، الذى أبرم بكتابين متبادلين فى ٤ مارس و ٧ إبريل سنة ١٩٠٣ ، ثم عدل باتفاق مؤرخ فى ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦ .

عود لاتفاق أحمد مظلوم

وقد نص فى اتفاق أحمد مظلوم المشار إليه ، علي أن تعريفة المياه تعدل تبعا لنتيجة استغلال وابور النور ، بمقارنة الدخل فى ١٩٠٨ بالمبلغ الذى اتخذ أساسا للمصروفات الاجمالية ، وهو ٢٥ ألف فرنك ، مع مراعاة استهلاك المبانى والمهمات ، وإذا أسفرت هذه المقارنة عن تبين ربح لوابور المياه ، فانه يجري ربط التعريفة ، ابتداء من أول يناير سنة ١٩٠٩ ، علي أساس جعل الربح فى السنوات التالية ، نصف الربح الذي يظهر فى ١٩٠٨ .

وقد نص علي إعادة النظر في التعريفة ، كل أربع سنوات ، أى في الفترات ، من سنة ١٩١٣ — ١٩١٤ إلى ١٩١٨ — ١٩١٩ ومن ١٩١٩ إلى ١٩٢٣ — ١٩٢٤ وهكذا . وفى نهاية كل أربع سنوات تعين الشركة متوسط المصروفات وهو المتوسط الذى يتخذ أساسا لربط التعريفة الجديدة ، ويكون الحساب المعمول به ، هو الذى تقدمه الشركة ، للجمعية العمومية للمساهمين ، وقد تعهدت الشركة بأن تكون تعريفة المياه التي تستهلكها الحكومة هى ثلث ما تفرضه على الجمهور ، وأن يجرى قياس الميـــاه التى تستهلك ، بواسطة عدادات .

وكل هذا التفصيل لا يعنينا كثيرا ، وإنما الذى نوجه النظر إليه ، هو أن الشركة ، قد سجلت فى كتابها المؤرخ فى ٤ مارس سنة ١٩٠٣ ، تنازل الحكومة عن الشرط الخاص باستيلائها على وابور المياه ، بعد ٢٥ سنة من تاريخ الرخصة الصادرة في ١٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، وأن التزام وابور مياه السويس

ينتهي في نفس الوقت الذي ينتهي فيه التزام شركة قناة السويس أى في ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ .

وهذا الشرط الذي أوردته الشركة ، في كتابها ، باطل بطلانا مطلقا ، للأسباب الآتية :

أولا — لم تكن عملية رسو الالتزام في مزاد علي شركة قناة السويس ، في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ صحيحة من الناحية القانونية ، فلو فرضنا ، أن إفلاس الشركة الأصلية لم يكن مناورة أريد بها نقل الالتزام إلى شركة قناة السويس ، وسلمنا بأن الشركة الأصلية قد أفلست ، فان الرخصة التي كانت ممنوحة لها ، تعد منتهية بحكم الافلاس ، ويجب أن يفرق بين الالتزام نفسه ، وأدوات الالتزام ، فأما الالتزام نفسه ، أي رخصة تغذية مدينة السويس بالمياه المرشحة فهو شيء ، وأدوات وابور المياه شيء آخر والذي بيع في المزاد هو آلات الوابور ، ولكن الرخصة ، وهى عمل إداري لا يقبل البيع في المزاد ، وعلى ذلك ، تكون شركة قناة السويس ، قد اشترت آلات وابور المياه بحكم المزاد الصادر في ٢٣ يناير سنة ١٨٧٧ ، ولكنها لم تشتر الرخصة ، بل إغتصبتها .

وحتى آلات وابور المياه ، ما كان ينبغي أن تترك إلى أن تباع في المزاد ، وكان الواجب ، يفرض علي الحكومة أن تستولى عليها ، وتديرهى وابور المياه بنفسها .

ثانيا — يتضح من سياق الرخصة التى صدرت فى ٢٩ سبتمبر سنة ١٨٦٦ ، أن النية كانت متجهة لمفاداة منح الالتزام لشركة قناة السويس ، حتى لا تتسع رقعة نشاطها ، وتصبح دولة داخل الدولة ، فشركة قنــاة السويس كانت موجودة وقائمة ، وقت صـدور الرخصة المشار إليها ، ومع ذلك عملت الحكومة علي مفاداتها ، ومما يكشف عن هذا الاتجاه ، تحريم تدخل العنصر الأجنبي في الالتزام الخاص بعملية المياه ، ويبدو أن الحكومة أرادت أن تتفادى الاخطاء ، التى وقعت فيها ، فى الالتزام الخاص بالقناة نفسها .

ثالثا — فى الكتاب الصادر من أحمد مظلوم للشركة ردا على كتابها وهو الكتاب المؤرخ فى ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ سكت أحمد مظلوم عن الاشارة من قريب أو بعيد ، إلى ما قالته الشركة ، خاصا باستمرار التزام وابور المياه ، إلي أن ينتهى التزام شركة قناة السويس .

رابعا — لم يكن أحمد مظلوم يملك أن يتنازل عن شرط جوهرى كذلك الشرط الخاص باستيلاء الحكومة ، على مرفق المياه ، فى موعد حددته الرخصة ، ثم إن الكتب التى تبادلها مع الشركة لم ترفع إلي مجلس الوزراء للموافقة عليها ، ولم يكن أحمد مظلوم مفوضا بابرام اتفاق مع الشركة ، ثم إنه لا أدل علي سوء نيته ، من قوله فى كتابه المشار إليه ، أنه لا حاجة لابرام اتفاق خاص .

خامسا — إن مبادىء القانون الاداري التشريعية والفقهية ، مستقرة على الاعتراف بحق الدولة فى أن تنهى أى التزام فى أى وقت ، وما دامت الدولة تملك أن تنهى فى أى وقت حياة شركة قناة السويس ، وتدير القناة بنفسها ، فليس ثمة ما يمنعها من أن تبادر من الآن باجلاء شركة قناة السويس عن إدارة وابور المياه ما دام يوجد فى مدينة السويس مجلس بلدى ، يستطيع أن يتولى بنفسه عملية تغذية المدينة بالمياه المرشحة .

وقد تبدو هذه المسألة غير ذات أهمية ، ولكنها فيما نعتقد من الأهمية بمكان ، لأنه لا ينبغى لشركة قناة السويس ، أن تتجاوز نطاق الالتزام الأصلى ، وتباشر أعمالا أخرى ، غير إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، ولأن التجربة التى حدثت فى أكتوبر سنة ١٩٥١ ، كانت تجربة قاسية ، حينما قامت معركة القناة ، وكانت البلاد فى حالة حرب فعلية ، مع القراصنة الانجليز ، وكانت المعارك تحتم ، قطع مياه الشرب عنهم ، ولم يكن ذلك ممكنا ، بسبب سيطرة شركة قناة السويس على وابورات المياه في مختلف مدن القناة .

ومن ناحية أخرى ، لاحظنا أن شركة قناة السويس ، حصلت علي التزام المياه بتلك الطريقة الملتوية ، مجانا وبغير مقابل ، فلم تفرض عليها إتاوة

خاصة ، والالتزامات لاتعطى بغير مقابل ، وهذا أمر معروف ومتفق عليه ، فى كل بلاد العالم .

الاتفاقات التالية

وخصوصا اتفاق ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦

كانت الحكومات المصرية المتعاقبة ، شديدة الطواعية ، لشركة قناة السويس في الفترات التالية ، فتركتها تتوسع فى الاستغلال ، وتفرض من الاتاوات مايطيب لها ، بلا ضابط ولا قيد ، وقد تبودلت عدة مكاتبات بين الشركة ووزير المالية ، وأهمها المكاتبات المؤرخة فى ٢١ سبتمبر وأول أكتوبر سنة ١٩١٠ . والخطابات المتبادلة بين وزير الأشغال العمومية وشركة قناة السويس فى ٢٦ مايو و٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٩ وفى ١٠ و٢١ ديسمبر سنة ١٩٠٩ وفى ٢٢ أغسطس و٢٣ نوفمبر سنة ١٩١٤ . وبمقتضى المكاتبات الأخيرة رخص للشركة على سبيل مساعدتها فى عملية مياه السويس أن تمد خط ديكوفيل على طول قناة المياه العذبة ، لمدة خمس سنوات تنتهى فى ١٣ مايو سنة ١٩١٤ ، ثم تجددت الرخصة لمدة خمس سنوات أخري .

وندع تلك المسائل التفصيلية ، لنرى ماجاء فى اتفاق ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦ ، الذي أبرمه مع الشركة وزير المالية الوفدى مرقص حنا ، وكان ذلك فى وقت الحماس الوطني الذى أشاعه سعد زغلول وجماعته ، وكان ذلك الاتفاق خاصا بتمكين الشركة من التزام عمليات مياه الشرب ، فى جميع مدن القناة ، فى بورسعيد ، وفى بورفؤاد ، وفى الاسماعيلية ، وفى السويس ، وفى بور توفيق .

فوض مجلس الوزراء فى جلسته المنعقدة فى ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٢٦ وزير المالية مرقص حنا ، في توقيع اتفاقية المياه مع شركة قناة السويس ،

وكانت الشركة تعرف مقدما ، أن الكتابين اللذين تبادلتهما مع أحمد مظلوم فى ٤ مارس و ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ لا يقيدان الحكومة ، ولذلك استهل اتفاق مرقص حنا بتأييد ما جاء بالكتابين المشار إليهما ، وأكثر من ذلك ، ورد في ديباجة الاتفاق ، ما معناه أن الشركة كانت مغبونة فى تعريفة المياه ، وأن هذه التعريفة لا تتكافأ مع النفقات التي تكبدتها فى أثناء الحرب ، هذا مع ملاحظة أن الذين انتفعوا بمجهود الشركة ونفقاتها مدة الحرب ، هم سادتها الانجليز ، فكأن ما أنفقته عليهم يجب أن يسترد من المصريين الذين يسكنون فى مدن القناة ، وفى الوقت نفسه ، قررت الديباجة الحالة الواقعية ، إذ تركت للشركة أن تباشر مرفق المياه ، فى جميع مدن قناة السويس .

وفى المادة الأولى ، وضعت تعريفة موحدة للمياه المرشحة فى جميع مدن القناة ، وهى ١٨ مليما للمتر المكعب ، وتقرر أن يكون توزيع المياه ، وحصر الاستهلاك بواسطة العدادات .

وفى المادة الثانية نص على أن التعريفة التي تدفعها الحكومة للمياه التي تستهلكها المصالح الحكومية في منطقة القناة هي ثلث ما فرض على الجمهور ، وذكرت المادة أن الحكومة لا تتقيد فى الاستهلاك بكمية معينة .

وفي المادة الثالثة ، تنازلت الشركة وقبلت ، أن تسرى هذه التعريفة المخفضة ، أى الثلث ، علي المجالس البلدية ، والجبانات ، والمعابد ، والمؤسسات الدينية والمستشفيات والمدارس ، بشرط أن لا يتجاوز ما تستهلكه تلك المؤسسات مجتمعة من المياه المرشحة ، نسبة ٨ ٪ من مجموع ما يوزع من تلك المياه .

ونص فى المادة الرابعة علي أن الشركة لا تتقاضى تعريفة ، عن المياه التى تستخدم في إطفاء الحرائق ، وأنها لهذا الغرض تقيم حنفية للحريق علي رأس كل شارع رئيسى ، وبالعدد الكافى ، وتسلم المفاتيح للحكومة لتضعها تحت تصرف فرق المطافىء أوالبوليس . وتتعهد الشركة بجعل هذه الحنفيات

دائما في حالة صلاحية تامة للاستعمال ، وإنما تدفع لها الحكومة تكاليف إنشاء حنفيات الحريق .

وتنازلت الشركة فى المادة الخامسة وقبلت أن تركب حنفيات للشرب مجانا فى مدن بورسعيد وبور فؤاد والاسماعيلية والسويس وبور توفيق ، بشرط أن لا يصرف من أية حنفية فى اليوم على ما يزيد على ثمانية أمتار مكعبة ، وبشرط أن تكون هذه الحنفيات المجانية بنسبة ٥ لمدينة بورسعيد و ٢ لبور فؤاد و ٤ للاسماعيلية و ٧ للسويس وواحدة لبور توفيق ، وعلى الحكومة أن تدفع تكاليف إنشاء تلك الحنفيات للشركة ، وهذه تقوم بالمحافظة عليها .

وأما بالنسبة للمياه التى تستهلكها الشركة ، فقد نص فى المادة السادسة علي أنها تستهلك ما تشاء ، وبالقدر الذى تحتاج إليه ، بلا رقابة ولا إشراف ولا ثمن ، ولا يدخل استهلاك الشركة ضمن حساب عملية المياه . . ونص أيضا في تلك المادة علي أن للشركة أن تعامل رجالها من حيث استهلاك المياه بمقتضي التعريفة المخفضة .

وجاء فى المادة السابعة ، أن الشركة تمد أنابيب المياه فى الشوارع الرئيسية ، حسب احتياجات العمران ، وتقوم بصيانة الماكينات وآلات وابورات المياه ، بما يكفل انتفاع المستهلكين علي سبيل الدوام ، وتتعهد بسد حاجات السكان بما يلزمهم من مياه الشرب .

وللشركة أن تمد توصيلاتها ، تحت الأبنية الحكومية على نفقاتها ، لتكفل عملية توزيع المياه فى المدن ، وعليها أن تتخذ كل ما من شأنه عدم الاضرار بالأبنية المختلفة ، بسبب عمليات المياه .

ونص فى المادة الثامنة ، فوق ذلك ، علي مسئولية الشركة عن كل عطب أو ضرر يصيب أبنية المدن ، بسبب المياه ومواسير المياه ، دون أن تكون الحكومة مسئولة ، على أي نحو كان .

وجاء فى المادة التاسعة من الاتفاق ، أن الشركة تحفظ لديها سجلات خاصة بحسابات بيع المياه المرشحة في بورسعيد وبور فؤاد والاسماعيلية والسويس وبور توفيق ، وحينما يتضح من الحسابات أن الشركة استهلكت أثمان المباني والآلات ، تخفض تعريفة المياه طبقا لشروط وردت فى المادة العاشرة .

ومضمون هذه الشروط ، هو أن الحسابات التى تعتمد ، هى تلك التى تقرها الجمعية العمومية للمساهمين ، أى أن الشركة هنا خصم وحكم ، والدولة ليست رقيبة على حساباتها .

ويعاد النظر فى التعريفة كل خمس سنوات ، ويكون التخفيض حسب استهلاك الشركة لأثمان منشآت عمليات المياه وآلاتها .

والعجيب أن الشركة تحصل طبقا للمادة ١١ من الاتفاق تعريفة مخفضة عن المياه التى تستخدم فى رش الشوارع فى مدن بورسعيد وبور فؤاد والسويس .

وبمقتضى هذا الاتفاق ألغى الملحق الخاص بعمليات المياه الذى كان مضافا إلي اتفاق ١١ — ١٣ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، وكذلك ما جاء بالكتابين المؤرخين ٤ مارس و ٧ أبريل سنة ١٩٠٣ .

وبعد توقيع الاتفاق ، لجأت الشركة فى نفس اليوم ، للطريقة التى تستعملها انجلترا ، فى معاهداتها ، وهي طريقة الملاحق ، والمكاتبات المتبادلة ، لدس بنود جديدة ، يكون هناك حرج يحول دون إيرادها فى الاتفاقات ، في نفس يوم ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٢٦ ، وجه مرقص حنا الآنف الذكر كتابا إلي الشركة ، قال عنه إنه تفسير لبعض بنود الاتفاق ، وضمن كتابه عدة بنود تتلخص فيما يأتي :

(١) إن كلمة « توريد المياه المرشحة » يجب أن تفسر بحيث تشمل مجموع المياه المرشحة التى توزع أيا كان الغرض من استعمالها ، ويدخل فى هذه الأغراض المياه التى تستعمل فى رش الشوارع والميادين .

(٢) كل كمية من المياه المرشحة ، التي تستخدم في الرش تزيد عن الكمية التي تقررت للأغراض المجانية في الاتفاق أو التي تدفع عنها تعريفة بنسبة ١٠ سنتيم للمتر ، يجب أن يفرض على هذه الزيادة سعر جديد وهو ١٨ مليما لكل ثلاثة أمتار مكعبة .

(٣) إن الالتزام الذي ألقي على عاتق الشركة ، من حيث صيانة الآلات والأجهزة وجعلها في حالة تسمح بسد حاجات الاستهلاك يتضمن ماتنفقه الشركة لتكفل وصول المياه إلى جميع الأحياء وبضغط يسمح برفعها إلى طبقات المنازل المختلفة .

(٤) لما كانت البلدية من بين المصالح التي تنتفع بالتعريفة المخفضة ، فقد نص على أن هذه التعريفة المخفضة لاتسرى على الأعمال التي تباشرها البلدية ، وتكون ذات صبغة تجارية .

(٥) تعهدت الشركة بأن تدفع للحكومة وقت التوقيع على الاتفاق مبلغ ٨٦٦ جنيه و٧٦٥ مليم وهذا المبلغ فرق أثمان مياه استخدمت في مصنع تكرير البترول الحكومي بالسويس ، كفرق سعر بين التعريفة الجديدة والقديمة .

وفي ٤ يناير سنة ١٩٢٧ ، أجاب وكيل عام الشركة على كتاب وزير المالية المشار إليه ، بما يفيد تأييده لما جاء بكتاب وزير المالية ، الذي تقدم بيانه .

ما فائدة الحكومة . . . ؟ !

تركت عملية تغذية مدن القناة بمياه الشرب لقمة سهلة لشركة قناة السويس ، حصلت عليها بغير مقابل ، ولا تدفع الشركة إتاوة أيا كانت للحكومة المصرية ، عن عمليات استغلال المياه ، وهكذا تبيع شركة قناة السويس مياه النيل لجميع سكان منطقة القناة ، وللحكومة المصرية نفسها .

ولكن شركة قناة السويس تمد مواسير المياه المرشحة ، وتصلها

بالمعسكرات البريطانية وبالقاعدة العسكرية التى يحتلها الانجليز فى منطقة القناة ، ويتضح من دفاتر الشركة وسجلاتها الخاصة بعمليات مياه الشرب ، أنها لاتحصل أى مبلغ من القوات البريطانية المحتلة ، بل تقدم المياه مجانا وبغير تحديد لأية كمية ، ذلك لأن الشركة كما قلنا فرع من جهاز الاحتلال البريطاني وتابعة لحكومة انجلترا مباشرة .

ولا شك أن الدولة تستطيع أن تتدخل وتقمع هذه الفوضى ، وتدفع عن الوطن هذه المهانة ، وتمنع الشركة من توصيل المياه للقوات المحتلة ، لأنه ليس من المنطق فى شيء أن تقف قوات الأمن عند مداخل مدن القناة وتمنع وصول المواد التموينية إلى القراصنة الانجليز تنفيذا للقوانين التى صدرت بعد إلغاء المعاهدة فى ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ، وهى تلك القوانين التى مازالت قائمة . ويترك لشركة قناة السويس ، هدم هذه القوانين والخروج عليها ، وارتكاب جريمة التآمر مع العدو ، ومده بمختلف ضروب المعونة ، ومنها مياه الشرب التى يحصل عليها مجانا وبغير مقابل ، وإذا حدث وأصدرت الحكومة أمرا إلي شركة قناة السويس بالامتناع عن اقتراف هذه الجريمة ولم تبادر بتنفيذ أمر الحكومة ، فلا أقل من أن تسحب منها إدارة عمليات المياه ، وتديرها الدولة بنفسها ، بل الواجب أن تطرد الشركة ويحرم عليها العيش في هذه البلاد .

وجملة القول إن مرفق المياه جد خطير ، ولا يصح أن يبقى حتي الآن فى يد العدو ، وما شركة قناة السويس إلا ذلك العدو متنكرا فى ثياب مدنية .

الحدائق والمجارى وغيرها

وقد تناول نشاط الشركة فى الشئون البلدية ، ضمن ماتناول ، إنشاء الحدائق العامة ، فمثلا أبرمت إتفاقا مع الحكومة فى ١٩ مايو سنة ١٩٠٤، ووقع هذا الاتفاق عن الحكومة ، وزير المالية أحمد مظلوم ، وبموجبه أجر

للشركة من أملاك الحكومة قطعة أرض مساحتها ٢٠ س ٦ ط ١٤ ف أى ستين ألف مترا مربعا واقعة بامتداد ترعة الاسماعيلية ، فى مدينة الاسماعيلية ، وهذا الايجار لمدة طويلة ، هي مدة إلتزام شركة قناة السويس ، وقيمة الايجار جنيها واحدا فى السنة للفدان ، وتقوم الشركة بسداد الايجار مقدما فى النصف الأول من شهر يناير من كل سنة لخزينة محافظة القناة ، وقد نص فى العقد على أن الغرض من الايجار إنشاء حديقة ، وليس مرخصا للشركة أن تقيم عليها مبان ، كما أنه لايجوز لها ، أن تتنازل عن هذا الايجار ، أو بعضه للغير .

وعند انتهاء مدة الالتزام تسلم الأرض المؤجرة بالحالة التى هي عليها ، دون أن يكون للشركة الحق فى مطالبة الحكومة بتعويض ، من أن نوع كان ولأية تعلة كانت .

ويجوز للحكومة ، قبل انتهاء مدة الايجار أن تسترد لاحتياجاتها الخاصة تلك القطعة من الأرض ، أو بعضها دون أن يكون للشركة حق المطالبة بأى تعويض كان ، وكل ما هنالك تسترد الشركة ، إيجار القطعة التى تستولى عليها الحكومة .

وبعقد مؤرخ فى أول فبراير سنة ١٩٠٦ استأجرت الشركة من الحكومة قطعة أرض فى الاسماعيلية ، مساحتها ٤٠ ألف متر ، لتقيم عليها خزانا لمياه الشرب المرشحة ، وتدفع الشركة خمسة جنيهات فى السنة إيجارا لمجموع هذه القطعـــة .

وفي ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٩ ، استأجرت الشركة ، حديقة قصر الخديو بالاسماعيلية ومساحتها ١٩٤٩٨ مترا مربعا ، وذلك لمدة خمس سنوات ، تبدأ من أول ديسمبر سنة ١٩٠٩ وتنتهى فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩١٤ ، وذلك بايجار قدره اثني عشر جنيها فى السنة ، وقد تعهدت الشركة ، فى حالة عدم تجديد عقد الايجار بتسليم الحديقة للحكومة بالحالة التي هى عليها ، دون أن تطالب بتعويض عما تكون قد أنفقته . وقد تجدد هذا العقد مددا مختلفة ، ثم حل محله عقد آخر بتاريخ ٢٦ يناير سنة ١٩٢٥ .

ومن أعجب الاتفاقات ، التى عقدتها شركة قناة السويس مع الحكومة المصرية ، بخصوص المسائل البلدية ذلك الاتفاق الذى أبرم بمقتضى كتابين متبادلين بين وزير المالية والشركة فى ٢٥ يونيو و ٢ يوليو سنة ١٩١٢ ، وهذا الاتفاق خاص بشبكة المجارى فى بور سعيد ، إذ أقرضت الشركة الحكومة المصرية ، مائة وثمانين ألفا من الجنيهات ، لانشاء مجارى بورسعيد ، على أن يسدد لها القرض فى مدة خمسين سنة على دفعات سنوية مضافا إليه فائدة القرض بنسبة ٦ و ٤ ٪ .

وأما مجارى مدينة السويس ، فكانت الحكومة قد بدأت فى انشاءها على نفقاتها قبل سنة ١٩١٢ ، ثم توقفت ، فأبرمت الشركة معها اتفاقا بمقتضى كتابين متبادلين فى ٢٦ أبريل و ١٣ مايو سنة ١٩١٣ ، وفي هذين الكتابين تعهدت الشركة ، باتمام عملية المجارى بمعرفتها فى حدود مبلغ أربعين ألف جنيه ، وتقوم الحكومة بسداد هذا المبلغ ، على دفعات سنوية ، فيقسم على السنوات الباقية ، من مدة الالتزام ، وتحصل الشركة على فائدة للقرض قدرها ٤ ٪ .

وبمقتضى كتابين متبادلين ، فى ١٨ يوليو وأول ديسمبر سنة ١٩١٤ رخص للشركة بردم أرض الدولة الواقعة فى مدينة بور توفيق بين المدينة نفسها وخط السكة الحديد على أن تباع الأرض فيما بعد للأهلين ، وتنال الحكومة ثلثى ثمن الأرض المباعة وتترك الثلث للشركة ، على أنه فيما إذا احتاجت الحكومة لجزء من هذه الأرض لتقيم عليه منشآت أميرية فانها تحتفظ به لنفسها وتدفع للشركة نسبة من المصروفات التى تحملتها فى الردم توازي النسبة من الأرض التي احتفظت بها الحكومة لنفسها ، وقد وجدت الحكومة نفسها محتاجة للأرض كلها من أجل السكة الحديد فدفعت مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية للشركة ٨٧٢٢٥ من الفرنكات الذهب (١) .

وفى ٢٣ أغسطس سنة ١٩٢٣ استأجرت الشركة من الحكومة لمدة

---

(١) تراجع المكاتبات المتبادلة بهذا الخصوص بين الشركة ووزارة المالية في ١٦ مارس سنة ١٩٢٠ و ١٠ أغسطس وديسمبر سنة ١٩٢١ و ١٧ يناير سنة ١٩٢٢ .

الامتياز قطعة أرض أخرى فى الاسماعيلية مساحتها اثنين وعشرين فدانا ، وذلك لتستخدمها الشركة كحقل لتربية نباتات الحدائق والأشجار وتعهدت الشركة بأن تتحمل بما يلزم لهذه القطعة من النفقات ، وأن توصلها بشبكة طرق الاسماعيلية بشارع عرضه أربعة أمتار ، والايجار الذي تدفعه الشركة لا يتجاوز جنيها واحدا عن الفدان فى السنة ، وقد تعهدت الشركة بعدم إقامة مبان فوق الأرض المذكورة ، وتعهدت بأن ترد الأرض للحكومة عند انتهاء الامتياز بالحالة التي هي عليها .

وبمقتضي عقد مؤرخ فى ٢٢ / ٢٥ نوفمبر سنة ١٩٢٦ استأجرت الشركة من الحكومة لمدة ثلاث سنوات قطعة أرض فى الاسماعيلية مساحتها ٧٠٧ مترا بقيمة إيجارية قدرها جنيها واحدا في السنة ، وذلك لكي تستعملها في مد الأنابيب الخاصة بها ، ولا تستعملها فى أى غرض آخر .

فى اتفاقية ممدوح رياض ٧ مارس سنة ١٩٤٩

كان فى وسع الحكومة ، بعد أن استردت البلاد سيادتها التشريعية بالغاء الامتيازات الأجنبية ، فى سنة ١٩٣٧ ، أن تلغى بجرة قلم الاتفاقات الباطلة التى تقدمت الاشارة إليها ، ولكنها حينما عقدت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، قد تخاذلت ، واكتفت ببعض القشور التى أريد بها ذر الرماد فى العيون ، وكانت كسبا فى الظاهر ، ولكنها حتمت أوضاعا باطلة ، وسلمت علي الأقل بما يسمى « أراضي منطقة الامتياز القابلة للتقسيم » .

والبندان الثانى عشر والثالث عشر من تلك الاتفاقية ، تحت عنوان « بلدية بورسعيد ، وفيما يلى نصهما : —

« مادة ١٢ — تقبل الشركة أن تقدم مساعدة مالية ، لبلدية هذه المدينة ، بالتنازل عن ١٨ قسطا سنويا ، قدر كل منها ٥٩١٣ جنيها و ٨٣١ مليما (أى ماجملته ١٠٦٤٤٨ جنيها و ٩٥٨ مليما) ما زالت مستحقة للشركة ،

تسديدا للسلف التي منحتها لهذه البلدية ، لانشاء مجارى المدينة ، طبقا للاتفاق المعقود بين الشركة والحكومة بالكتابين رقم ١١٠٥ و ٨٢ — ٢/١ المؤرخين في ٢٥ يونيو و ٢ يوليو سنة ١٩١٢ .

واستثناء من المادة ٣٩ من القانون رقم ١٤ لسنة ١٩٣٩ المعدلة بالقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٨ ، فان العبء المالى المترتب على هذا التنازل ، سيعتبر من الناحية الضرائبية بمثابة مصروفات داخلة فى حساب الشركة عن سنة ١٩٤٩ المالية .

« مادة ١٣ — تقبل الشركة ، أن تساهم في المشروع الحكومى الخاص بانشاء مدينة عمالية ، في حي المناخين ، ببورسعيد ، وذلك بأن تخفض ، من جديد ، من اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧ ، وهى الأراضى ، المحددة حاليا فى المادة ٩ من اتفاق ٣ مايو سنة ١٩٣٦ « القانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ » .

« وسيخفض من ٢٠٠ إلى ٥٠ مترا ، عرض تلك الأراضى ، فى الجزء الواقع غرب الحوض ، وجنوب غرب ترعة الملاحة الداخلية ، وتسترد الحكومة بناء علي ذلك ، حرية التصرف ، فى المنطقة ا ، ب ، ج ، ح ، ز المبينة على الرسم ذاته ، فتدرج من جديد ، بين أراضى منطقة الامتياز القابلة للتقسيم » .

انشاء بلدية الاسماعيلية

ما الذي كان يمنع الحكومة من أن تنشىء مجلس بلدى الاسماعيلية ، دون أن ترجع لشركة قناة السويس ، ودون أن ينص على إنشاء هذا المجلس فى اتفاق خاص يبرم مع شركة قناة السويس ؟ !

لقد كان النص فى اتفاق ممدوح رياض علي إنشاء بلدية الاسماعيلية تسليما ضمنيا بالنظرية القائلة إن الشركة دولة في داخل الدولة . وقد بقيت الرواسب الاستعمارية ، فى هذا النص نفسه ، إلى حد تعطيل حكم القانون

رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ ، والقول إن شركة قناة السويس ، تعين فى المجلس ، أى هي التي تملك سلطة التعيين ، عضوين حتميين من بين موظفيها المصريين . وكونهم مصريين ، لا يغير شيئا من الحقيقة المرة ، وهي أنهم يلبسون رداء شركة قناة السويس الاستعمارية ، ويأتمرون بأمرها ، ويوجهون المجلس حسب هواها ومزاجها ، وهذا قيد يجب أن يحطم ونص يجب أن يلغى بجرة قلم ، فلا ينبغى أن تكون الشركة المشار إليها أكثر من مؤسسة تجارية ، ليس لها من الحقوق أكثر مما لأى مواطن أو مؤسسة أخرى ! !

« وفيما يلي نص المادة ١٤ الخاص بانشاء بلدية الاسماعيلية :

« من المتفق عليه ، أن ينشأ بالاسماعيلية مجلس بلدي ، طبقا للقانون رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ .

« ويحل هذا المجلس محل الشركة ، فى كافة الأعباء ، والالتزامات المتعلقة بالمرافق البلدية ، التي كانت الشركة تتولاها ، فى هذه المدينة طبقا لأحكام المادة ١١ من اتفاق ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ الثاني ، والمادة ٥ من اتفاق ٢ مايو سنة ١٩٣٦ (قانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧) ، وتستثني من ذلك خدمة المياه بالاسماعيلية ، التي تستمر الشركة فى القيام بها لحين انتهاء عقد الامتياز .

« ويتم الحلول الوارد فى الفقرة السابقة طبقا للشروط الموضحة بالملحق (ز) ، المرافق لهذا الاتفاق » .

« ويخفض مبلغ الستة الآلاف جنيه المحدد جزافا ، والمنصوص عليه في المادة ٥ من اتفاق ٢ مايو سنة ١٩٣٦ ، سالف الذكر ، لصيانة الاسماعيلية ، وبور توفيق إلى ١٠٠٠ جنيه تدفع سنويا ، على قسط واحد ، لصيانة الطرق والحدائق ببور توفيق ، ورشها وتنظيفها بمعرفة الشركة . ويبدأ هذا التخفيض من تاريخ الحلول الفعلى » .

واستثناء من أحكام القانون رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ ، يضم مجلس الاسماعيلية البلدى ، عضوين حتميين ، تعينهما الشركة من بين موظفيها المصريين » .

ملحق (ز) للمادة ١٤ المتقدمة

ونرانا مضطرين لنشر النص الكامل لهذا الملحق ، الذى يدل بوضوح ، على أن الحكومة المصرية فى سنة ١٩٤٩ قد ذلت وهانت ، وقبلت أن تكون الشئون البلدية لمدينة الاسماعيلية ، مشاركة بين الدولة ، وشركة قناة السويس ، وبقيت هذه الشركة الباغية دولة فى داخل الدولة .

(المادة الأولى)

مرافق المدينة التي تتولاها حاليا الشركة كليا أو جزئيا بالاسماعيلية (بما فيها منطقة مستشفي سان فنسان) والتى يوكل من الآن فصاعدا لبلدية الاسماعيلية بالاشراف عليها هى :

تنظيف المدينة وتصريف القمامة .

التطهير الصحى . الرش بالبترول فى المنازل والمدينة .

خدمة المجارى . المياه المستعملة ومياه الأمطار .

خدمة مكافحة الحريق .

الانارة العامة .

صيانة شوارع المدينة وأرصفتها .

صيانة مصارف التطهير المعروفة بمصارف قبلى الاسماعيلية والواقعة بين ترعة الاسماعيلية وبحيرة التمساح وصيانة مصارف أبو رخم .

بوقف دفع مبلغ الـ٥٤٨ مليما و ٥٥ جنيها المحدد جزافا والذى تتسلمه الشركة سنويا من الحكومة لصيانة المصارف المعروفة « بمصارف قبلي الاسماعيلية » .

الاشراف على جبانة المسلمين .

صيانة مزروعات الشوارع والشوارع الرئيسية والميادين العامة بالمدينة .

وبعكس ما تقدم تستمر الشركة لغاية انتهاء مدة الامتياز فى صيانة الحدائق والمزارع المرافق كشفها لهذا « مرفق رقم ١ » .

ومن المتفق عليه أن يكون للبلدية الحق دائما فى أن تنشىء كافة المرافق البلدية الأخرى وأن تشرف عليها طبقا للقانون رقم ١٤٥ لسنة ١٩٤٤ الخاص بتنظيم المجالس البلدية والقروية .

المادة الثانية : تتسلم البلدية المنشآت الثابتة والمهمات المخصصة للأعمال ذات الصبغة البلدية فيما عدا الاستثناء المنصوص عليه فى المادة ٣ — على أن تدفع قيمتها الحالية للشركة حسبما يتم تحديدها بالتراضى أو بناء على رأى خبير .

وكشف هذه المنشآت الثابتة وهذه المهمات مرافق لهذا الملحق تحت رقم (٢) ومن المفهوم أن هذا الكشف لا يتضمن أى مبنى للسكنى أو مكتب .

المادة الثالثة : لا يسلم إلى البلدية مبنى الشركة والحوش الملاصق له اللذان تشغلهما حاليا المطافىء ومهماتها وكذلك الحوش المجاور لهذا المبنى والذى تشغله عربات النظافة والرش المسلمة إلى البلدية . ومستودع مهمات وأدوات النظافة الواقع بشارع مرسليا .

غير أن للبلدية أن تنتفع مجانا لمدة سنتين ابتداء من تاريخ العمل بهذا الاتفاق بالمبانى والحوش والمستودع والأمكنة المذكورة على أن تخليها عند انتهاء هذه المهلة على أكثر حد .

المادة الرابعة : تحل البلدية محل الشركة في كافة الحقوق والالتزامات المترتبة على عقود المقاولة السنوية الجارى تنفيذها وذلك لغاية انتهاء مدتها وهذه العقود هى :

عقد التنظيف والرش بالبترول « مقاولة وايتمان » .

عقد صيانة الشوارع والأرصفة « مقاولة محمود سهمود » .

عقد صيانة مصارف التطهير بمنطقة الاسماعيلية « مقاولة محمود عبد الوهاب » عدا ما يتعلق فى هذا العقد بصيانة مصارف أبى جاموس .

عقد صيانة المزروعات فيما يتعلق بالشوارع والشوارع الرئيسية والميادين العامة بالمدينة « مقاولة أحمد محمد عبد الله » .

المادة الخامسة : مرافق المدينة التي كانت تتولاها للآن بالاسماعيلية إدارة الأملاك المشتركة والتى يوكل إلي البلدية من الآن فصاعدا الاشراف عليها هي :

صيانة وخفر أربع مراحيض عمومية .

واحد منها بشارع فؤاد الأول بقرب مزلقان السكة الحديد .

واحد فى ميدان عباس .

اثنين بشارع محمد على بين شارع الأهرام وشارع فؤاد الأول .

صيانة واستغلال السوق العمومية الواقعة قبلي الجبانات .

وتتسلم البلدية هذه المراحيض والسوق على أن تدفع قيمتها الحالية لادارة الأملاك المشتركة ، حسبما يتم تحديدها بالتراضي أو بناء على رأي خبير.

المادة السادسة : تورد الشركة مجانا للبلدية المياه العكرة اللازمة للمرافق التى تسلم إليها .

وكل توسيع فى المنشآت يقتضيه اتساع هذه المرافق تقوم به الشركة على نفقة البلدية ويحتسب الاستهلاك المقابل له بثلث الثمن الذى تورد به المياه العكرة للأهالى .

مرفق رقم ١ « ملحق ز » :

مدينة الاسماعيلية

كشف بالحدائق والمزارع التي تستمر الشركة فى تولى صيانتها

١ — حدائق الملاحة .   ٢ — حديقة جيشار .

٣ — حديقة الحلقة .

٤ — المساحة المزروعة الواقعة بين شارع محمد على وترعة الاسماعيلية .

٥ — ميدان روت . ٦ — غابة المنابع « الفونتين » .

٧ — مشتل الكيلو ٢ ومزروعات الطريق المؤدى إلي هذا المشتل .

٨ — المزرعة الواقعة بشارع الأميرة فوزية .

٩ — منحدر شارع لينان دى بلفون وطريق المستنقعات .

١٠ — شارع ليماسون . ١١ — حديقة الجولف .

١٢ — جزيرة الفرسان .

١٣ — حدائق ومزارع منطقة نقطة النمرة « ٦ » .

١٤ — غابة أبو رخم . ١٥ — غابة سان بيير .

مرفق ٢ « ملحق ز »

مدينة الاسماعيلية

الأعمال ذات الصبغة البلدية

كشف بالمنشآت الثابتة وبالمهمات

١ — التنظيف :

فرنان للحرق . سيارة قمامة رقم ٣٣ قنال .

سيارة قمامة رقم ٧٩ قنال . سيارة صندوق ماركة فورد .

سيارة قمامة بقبان رقم ٥١٢ قنال . سيارة رش رقم ١٠٤ قنال .

٤٥ عربة يد . ٨ صناديق تجرها الدواب .

مستودع قمامة . مستودع تصريف وتفريغ .

٦٥ بئر امتصاص .

٢ — التطهـير الصحي :

٣ براميل مازوت .　　　　مطفأتان .

مضخة يد .　　　　— ٤٠ زورقا صغيرا .

مستودع المواد المستخدمة لخلوط مكافحة الملاريا .

٣ — المجارى المسلمة بدون مقابل بشرط تولى صيانتها .

شبكة الحى الغربى المدينة :

١٠٠٠ متر طولى من المجارى قطر ٤٠٠ مليمتر و ١١ بكابورت .

٥٧٦٠ مترا طوليا من المجارى قطر ١٥٠ مليمترا و١٩٧ بكابورت .

شبكة قبلى ترعة الاسماعيلية .

١٠٩٦ مترا طوليا من المجاري قطر ١٥٠ مليمترا و ٢٥ بكابورت .

شبكة الحى الشرقى المدينة .

٢٩٠٠ متر طولى من المجارى قطر ١٥٠ مليمترا ٣٠ بكابورت .

محطة طلمبات الشفط بميدان توفيق .

مجاري ثكنات خفر السواحل .

محطة الترسيب عند مستشفي سان فنسان .

٤ — الحريق :　　　سيارة حريق بسلم ماركة لافلى .

سيارة حريق ماركة لافلى .

٣ صفارات كهربائية لاستدعاء رجال المطافىء .

٣ صفارات كهربائية ماركة ستراوس لجهازات الحريق .

مهمات مختلفة لمكافحة الحريق .

٥ — الانارة العامة :

(ا) ١٢ عامود إضاءة مزخرفا .

(ب) المتفرع الأول :

٥١ عمودا مزخرفا للانارة . ١٩ مصباحا مركبة على عواميد توزيع .

٥ مصابيح وسط .

المتفرع الثانى :

٣٥ عمودا مزخرفا للانارة .

مصباح واحد مركب على عامود « بقرب ورشة القسم الثانى » .

المتفرع الثالث :

٢٥ مصباحا جديدا . ١٠٩ مصابيح وسط .

٥ مصابيح مركبة على أعمدة .

٦ — حنفيات رش مزروعات الشوارع والميادين والشوارع الرئيسية :

٧ — جبانة المسلمين المسلمة بدون مقابل بشرط تولى صيانتها :

الجدران والمبانى . حنفيات الرش .

الخدمات الطبية والمعابد والمدارس

نحن لا ننكر على الشركة ، أنها قامت بمجهود لا بأس به فى تعمير منطقة استغلالها ، فأنشأت مستشفيات ، ومدارس ، ومعابد . ولكن الذى ننكره عليها أن تتخذ من ذلك مادة للدعاية ، فتقول دائما ، فى المقالات التى تحرر فى مكاتبها ، وتنشرها فى الصحف الأجنبية ، وفى الصحف المحلية ، بين حين وآخر ، إنها خلقت الحياة ، فى صحراء مصر ، وتريد أن تجعل من هذه الدعاية ، التى أضحت مبتذلة ، لتكرارها ، تعلة تحاول أن تتوصل بها لمد أجل الالتزام .

وكان على الشركة ، قبل أن تمن على هذه البلاد ، أن تفهم أنه لولا احتلالها لتلك الشقة من أرض مصر ، لقامت مصر نفسها بالتعمير والانشاء ، ولكن الحال غير الحال .

ومع ذلك نريد أن نسأل الشركة لحساب من ، كان هذا البذخ والاسراف ؟ !

هل شيد مستشفى « سان فنسان دى بول » ، أو كنائس الاسماعيلية وبورسعيد والسويس لحساب المصريين . أم أن ذلك كله قد أنفقت عليه الأموال الطائلة لمتعة عدد من الأجانب ، هبطوا على هذه الجنة ، التى لا وجود لمثلها فى بلادهم ، ليقيدوا الاستقلال المصرى بأغلال ثقال ؟ !

فى مجال الكلام عن الخدمات الطبية ، والعواطف الانسانية ، أذكر حادثا واحدا لشركة قناة السويس .

فى شهر أغسطس سنة ١٩٤٧ ، كان المرحوم محمد على الغاياتى ، نجل الأستاذ على الغاياتى ، يقضى بعض أيام عطلته فى فندق « كابانو » بالسويس ، وذهب مع رفاق له ذات صباح لمشاهدة صيد الحمام ، فأصيب فى ظهره بطلقة نارية طائشة ، أطلقت على حمامة وأخطأتها ، وكان أقرب مكان لاسعافه هو مستشفى شركة قناة السويس ، وفعلا نقله إخوانه إلى باب هذا المستشفى ، فقال المشرفون عليه إن المستشفى خاص بشركة قناة السويس وموظفيها ، ولا يقبل المصريين ، وقيل لهم إن الرجل ينزف دمه ، ومحتاج إلى إسعاف سريع ، ويخشى أن يموت ، وهذه مسألة إنسانية ، فقالوا ولو . . . ! !

أتدرى ماذا كانت نهاية محمد على الغاياتى ؟ !

أضاع الذين كانوا يحاولونه الوقت فى مجادلة ومحاجة مستشفى شركة قناة السويس الذى تمسك بوجهة نظره ، ونقلوه إلى المستشفى الأميرى ، بعد فوات أوان الاسعاف ، ومات الابن الأكبر ، والولد الوحيد للمجاهد الوطنى الأستاذ على الغاياتى ، وسجلت النيابة العمومية فى محاضر التحقيق موقف شركة قناة السويس ! !

نعرف أنهم كانوا يجرون عمليات جراحية لبعض المصريين ، وكانوا يعالجون البعض الآخر ، ولكن هؤلاء المصريين هم القلة التي صادقت شركة قناة السويس أو أدت لها خدمات ، فلا تستطيع الشركة أن تقول مثلا إنها عالجت المغفور له إسماعيل صدقي أو أمثاله ، لتقول إن المستشفيات قد أنشئت لخدمة هذه البلاد . وهناك رواية ، لم تتأكد لنا ، وتتلخص في أن الرئيس محمد نجيب ، كان قد نقل من فلسطين ، لما جرح هناك في سنة ١٩٤٨ ، مضرجا بدمائه ، وأريد إسعافه ، وهو في الطريق ، فتمنعت شركة قناة السويس ، ولم تقبله إلا حينما هددت من رفاق الرئيس بنسف المستشفى ، وماكان الذين استخذوا يعرفون أن الرجل الذى طلب له الاسعاف ، قد سبق في علم الله ، أنه أول رئيس لجمهورية مصر . وسواء صحت الرواية أو كانت مجرد شائعة ، فالثابت أن المنتفعين بالخدمات الطبية في مستشفيات الشركة هم النزلاء الأجانب أولا ، وتختلف معاملتهم اختلافا تاما عن معاملة المصريين من موظفي الشركة وعمالها .

في مطبوع من مطبوعات الشركة ، التي تصدرها باللغة الفرنسية ، على سبيل الدعاية والاعلان ، وتاريخه سنة ١٩٣٧ ، وردت كلمة في الصحيفة ٥٣ بعنوان « خدمات اجتماعية مختلفة » ، وقالت في هذا البند ما ترجمته :

« رأت الشركة لزاما عليها ، أن تيسر لرجالها على اختلاف مذاهبهم ، القيام بشعائرهم الدينية . ولذلك ساهمت في مناسبات مختلفة في بناء المؤسسات الدينية : الكنائس الكاثوليكية والأرثوذكسية ، والمعابد ، والمساجد . وعلى سبيل التخصيص ، تحملت الشركة بنفقات بناء الكنيسة الكاثوليكية بالاسماعيلية ، وهي التي حلت محل الكنيسة المتواضعة التي أقيمت وقت إنشاء القناة » .

في هذه الفقرة ذكرت المساجد بطريقة عارضة وكشيء ثانوي بالنسبة للكنائس الكاثوليكية أو الارثوذوكسية ، والواقع يؤيد هذا ، في بلاد دينها الرسمي هو الاسلام ، لايمكن أن تقارن بين مساجد الاسماعيلية وبورسعيد وبور فؤاد وبور توفيق ، وبين الكنائس الشاهقة ومعابد اليهود ،

وقد استقدمت الشركة كبار الفنانين من إيطاليا وغيرها لزخرفة الكنائس ، وأنفقت عشرات الألوف من الجنيهات ، حتى تعد تلك الكنائس تحفا فنية نادرة فى العالم ، وأما المساجد الضيقة المتواضعة فهى للمسلمين ، وللاستعمار سياسة تقليدية ثابتة حيال الاسلام والمسلمين. والشركة لم تساهم فى المساجد إلا بمبالغ تافهة ، وإنما المسلمون هم الذين شيدوا مساجدهم بأموالهم ، ونحن نتحدى الشركة أن تنشر قائمة بما أنفقته على المعابد أو ساهمت به منذ سنة ١٨٦٩ إلى الآن ، مع بيان ما أنفق على كل معبد ، لكي نعرف سياسة الشركة حيال المعابد والأديان . ونسأل الشركة كم تنفق في العام علي خدمة الكنائس وبعثات المبشرين ، ولدينا الأرقام ، التى لم ننشرها ، لأننا نؤمن أن الدين كله لله ، وإنما نريد أن نتغاضى عن تعصب الشركة البغيض ، ونقول إنه لا يليق بها أن تمن على مصر بتلك الخدمات ، لأنها تؤديها ، كما لو كانت فى فرنسا أو فى انجلترا ، وليست فى مصر بالذات ! !

ومع ذلك ، ندع هذه النقطة الشائكة ، لنرى ماذا تقول عن المدارس .

تقول الشركة إنها حتى سنة ١٩٣٧ أنشأت إحدى وأربعين مدرسة ، وكانت تتسع تلك المدارس حتى ذلك التاريخ لنحو أربعة آلاف تلميذ وتلميذة ، ولا شك أن عدد المدارس وعدد التلاميذ قد ارتفع عن ذى قبل . ولكن هؤلاء هم أبناء النزلاء الأجانب فى الغالب ، ولا يقبل المصرى ، إلا فيحدود ضيقة ، وبنفقات باهظة ، ومرهقة ، والأرقام هى التى تستطيع أن تتكلم ، وما علي الشركة إلا أن تنشر الأرقام .

وهى لا تكتفى بتعليم أبناء رجالها الأجانب فى تلك المدارس ، بل ترسلهم علي نفقاتها ، وتتحمل مصاريف إقامتهم ، وتعليمهم ، فى المعاهد الأجنبية بالقاهرة والاسكندرية وبيروت ، وترسل عددا منهم إلى جامعات أوروبا المختلفة .

وفى مقابل هذا البذخ ، تمن الشركة على هذه البلاد ، بقولها فى كتاب دعايتها ، إنها تأذن بتدريب أبناء العمال المصريين ، التدريب المهنى ، فى ورشها

العامة ببور فؤاد ، وكأن المصرى ، قد فرض عليه أن يكون عاملا ، وكفى . . . ! !

الأندية والبلاجات ومخازن التموين الخ

وكدولة في داخل الدولة ، لم يفت الشركة أن تدبر لرعاياها وسائل الترفيه ، والمرح ، فأنشأت ناديها بالاسماعيلية ، وآخر فى بور توفيق ، وفى هذه الأندية تقام الحفلات الصاخبة ، ولا سيما حفلات الرقص الكبيرة ، فى مناسبات تختارها الشركة ، وهى مناسبات معبرة عن سياستها ، وبمراجعة محضر جلسة نادى الشركة بالاسماعيلية فى ٢ أبريل سنة ١٩٣٧ ، قرأنا العبارة الآتية :

« فى مساء ١٥ مايو تقام في صالة النادى ، حفلة ساهرة كبرى Soiree de Gala بمناسبة تتويج ملك انجلترا » .

« وكان النادى المذكور طوال مدة الحرب ، ولا يزال مرتعا للقوات البريطانية المحتلة لقناة السويس ، بل إن قوات الاحتلال هى التى تباشر سلطة البوليس بداخل النادى ، ولا نقول هذا من عندياتنا ، فبين أيدينا محاضر الجلسات ، وفي محضر جلسة ١٨ سبتمبر سنة ١٩٤١ ، اتخذ القرار الآتى نصه :

« بتفويض من رئيس النادى ، وبناء على اتفاق أبرمه مع « اللفتنانت « كولونيل بيكون » Bacon يقوم البوليس الحربى البريطانى ، بعمل البوليس، بداخل النادى ، وله أن يتخذ باسم النادى مايشاء من الاجراءات».

لدينا محضر هذه الجلسة ، وعليه توقيع الرئيس Levasseur وتوقيع السكرتير العام Dulout ، ونسأل الشركة ، ألا يعد ذلك تآمرا مع الدولة المحتلة ، وإباحة للجاسوسية لحساب بريطانيا ، والحالة بينها وبين مصر ، هى حالة عداء بالمعنى القانونى ؟ !

ولما ألغيت معاهدة ٢٦ أغسطس فى سنة ١٩٣٦ ، فى ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ، تحول نادى الاسماعيلية التابع لشركة قناة السويس إلى وكر يحتله القراصنة الانجليز الذين صبوا نيرانهم على سكان مدينة الاسماعيلية المدنيين ، وضج عمال النادى المصريين ، وضاقت صدورهم من أعمال التجسس والغدر التى ترتكب ضد وطنهم ، وضد الأرواح والأموال فى الاسماعيلية ، فكان جزاء هؤلاء ، حملة تأديبية من الشركة ، وسيقول القضاء فيها كلمته .

وتباهى الشركة بأنها عدا الأندية ، أنشأت مخازن التموين ، فى بورسعيد والاسماعيلية ، وبور توفيق ، كما أنشأت البلاجات ، والملاعب الرياضية ، وغابات الصيد ، وغير ذلك ، ولكن لحساب من كل هذا ؟ !

إنه استعمار بغيض ، واستعمار شديد الوطأة ، وما ينبغى للشركة أن تمن علينا به .

مدينة بور فؤاد

وفى أكتوبر سنة ١٩٥٢ أبرمت الشركة اتفاقا مع وزير المالية المصرية ، يحيي ابراهيم ، وقد فوضه مجلس الوزراء ، لتوقيع هذا الاتفاق ، بقراره الصادر فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٢٥ .

وأشير فى ديباجة الاتفاق إلى مكاتبات ، تبودلت بين الشركة والحكومة المصرية ، فى ١٧ يونيو سنة ١٩٢٠ ، وفى ٨ مايو سنة ١٩٢٣ ، وكانت الشركة تلح في هذه المكاتبات ، فى طلب الموافقة على إنشاء مساكن بالشاطىء الآسيوى ، على الأرض التى تدعى الشركة أنها من أرض الامتياز ، وسبق أن ذكرنا أنه لا يوجد شىء اسمه أرض امتياز ، وإنما كانت الأراضى ملك الدولة ، وتهاون بعض الحكومات ، لا يجرد الأرض من هذه الصفة .

وأشير فى الديباجة أيضا إلى الغرض من إنشاء تلك المساكن ، وهو وقوع

ورش الشركة العمومية بالشاطىء الآسيوى ، مما حمل الشركة على التفكير فى إنشاء ثلاثمائة مسكن لموظفيها ، تتسع لسكنى ثمانمائة فرد .

ولكن تطورت الفكرة ، وعرضت الشركة على الحكومة مشروع إنشاء تلك المدينة الصغيرة ، وشكلت الحكومة لجانا مختلفة فنية وغيرها لدراسة المشروع ، ثم أسفرت الدراسة ، عن قبول الاتفاق المشار إليه .

والفكرة ، فى ذاتها ، لا غبار عليها ، لولا أن الشركة قد حرصت على بسط نفوذها على منطقة القناة ، وأن تضع المدينة الجديدة فى كنفها ، ومن مظاهر هذه السيطرة الأجنبية ما يأتى :

أولا — سلمت الأرض اللازمة المدينة الجديدة لادارة الأملاك المشتركة ، وما هذه الادارة فى الواقع إلا شركة قناة السويس ، وعينت المساحة فى المادة الأولى من الاتفاق وهى ٦٠٨ و ٢٣٣ و ١ من الأمتار المربعة .

ثانيا — إدارة مدينة بور فؤاد أجنبية :

(١) نص فى المادة الثانية من الاتفاق المشار إليه ، على أنه مع مراعاة أن المرافق العامة تختص بها الدولة دون سواها ، إلا أن المدينة الجديدة تدار طبقا لما جاء فى البنود التالية .

(٢) تقوم بادارة المدينة لجنة الأملاك المشتركة ، وتجتمع برئاسة محافظ بورسعيد أو من يقوم مقامه ، ويحضر اجتماعات اللجنة مفتش عام الصحة ، ومفتش أو مندوب عن وزارة الداخلية ، ولكن حضورهما يكون بصفة استشارية ، فلا يشتركان فى إعطاء الأصوات ، وتعد لجنة الأملاك المشتركة بمثابة مجلس بلدى للمدينة ، ولهذا المجلس أن يدعو إلى اجتماعاته من يرى الاستعانة بهم من الخبراء ، كلما تصدى لدراسة المسائل الفنية (المادة ٣) .

(٣) وللجنة الأملاك المشتركة ، حينما تجتمع بصفة مجلس بلدى للمدينة الاختصاصات الآتية : —

١ — تقرير الاعتمادات المطلوبة ، لردم الأرض وإنشاء المجارى والشوارع والطرق والأشجار والانارة ، وسائر الأشغال العامة ، بشرط الحصول على تصديق جهات الاختصاص عند الاقتضاء .

٢ — ضمان النظافة ، وصيانة ورش الطرق ، وصيانة المجارى والمزروعات والاضاءة وإطفاء الحريق .

٣ — تحصيل واقتضاء العوائد والرسوم البلدية :

(ا) على ملاك ومستأجرى الأراضى طبقا المادة ١٢ .

(ب) عوائد الأملاك التى تفرض على المبانى طبقا للمادة ١٢ .

(حـ) رسوم شغل الطريق التى تفرض بموجب لائحة تصدرها وزارة الداخليـة .

٤ — مباشرة مختلف شئون التنظيم ، على غرار ما يجرى فى سائر المدن المصرية (المادة ٤) .

(٤) تعرض قرارات اللجنة المشار إليها ، على وزير الداخلية ، ليصادق عليها ، وذلك فى مدى ثلاثة أيام من تاريخ إصدارها وهو إذا لم يتخذ قراراً بوقف مداولات اللجنة فى مدى ثمانية أيام ، من تاريخ عرضها ، أو لم يتخذ قرارا بالغائها ، فى مدى ثلاثين يوما من عرضها عليه ، أى لم يستعمل حق الفيتو ، فان قرارات اللجنة المجتمعة بهيئة مجلس تعد نافذة .

وإذا تجاوزت قيمـــة الأشغال التى تقررها اللجنة ، مبلغ خمسة آلاف جنيه ، فلا يمكن تنفيذ هذه الأشغال إلا بعد موافقة وزير الداخلية (١) .

(٥) تحملت الشركة بالجزء الأول من النفقات فى حدود مبلغ ٠٠٠ و ١٢٥ جنيها مصريا (٠٠٠ و ٣٣٣ و ٢ من الفرنكات الفرنسية) .

وتقرر فتح حساب خاص لأعمال الانشاء الأولى ، من أعمال ردم الأرض ، والمجارى والاضاءة ، والطرق ، والحدائق والأشجار .

---

(١) انتقل اختصاص وزير الداخلية المشار اليه ، الى وزارة الشئون البلدية والقروية .

ويدخل فى هذا الحساب ، ما يحصل من بيع الأراضى .

وبعد أن يسدد للشركة من هذا الحساب المبالغ التى تكون قد قدمتها ، يقسم باقى المتحصل من أثمان الأراضى ، مناصفة بينها وبين الحكومة .

وتعهدت الشركة بأن تمد اللجنة بالمبالغ اللازمة لتغطية العجز ، وذلك كقرض بلا فائدة ، وترد إليها من الفائض ، فى السنوات التالية (المادة ٦) .

(٦) يفتح حساب آخر باسم « حساب الادارة » ، للانفاق منه ، على أعمال النظافة ، وصيانة ، ورش الطرق ، والمجارى ، والمزروعات ، والاضاءة ، ويودع فى هذا الحساب ، المتحصل من العوائد والرسوم ، ورسوم شغل الطريق ، وثمن التيار الكهربائى ، وكل ما يتحصل من الموارد الأخرى ، فيما عدا أثمان بيع الأراضى ، وإيجار ما يؤجر منها .

وما يزيد عن النفقات المطلوبة ، تسدد منه فوائد المبالغ التى تقدمها الشركة كقرض ، والباقى ينقل إلى ميزانية السنة التالية . وتقوم الشركة بسد العجز ، فى هذا الباب ، فى حالة العجز على أن تحصل السلف ، من إيراد السنة التالية ، وإذا لم يكن الايراد كافيا ، فانها تستوفى مطلوبها من حصة الحكومة ، من بيع أو إيجار الأراضى (المادة ٧) .

(٨) عند نهاية الالتزام ، إذا ماتبين ، أن مبالغ السلف ، التى تقدمها الشركة طبقا للمادتين ٦ و ٧ ، لم تكن قد سددت ، طبقا للأوضاع المقررة فى المادتين المشار إليهما ، فالشركة وحدها ، هى التى تتحمل تلك المبالغ ، وليس لها أن تطلب من الحكومة شيئا (المادة ٨) .

(٩) احتفظت الشركة لنفسها فى المادة ١٣ من الاتفاق المشار إليه ، بمساحة من الأرض قدرها . . . و ٨٥ مترا مربعا ، لتقيم عليها منشآت لها ، وقد تعهدت فى المادة ١٢ بأن تدفع العوائد والرسوم عن هذه المنشآت ، شأنها شأن الأفراد تماما .

ويجب أن يكون مفهوما أن تلك المنشآت ، هى المنشآت اللازمة

لاستغلال القناة ، وتؤول للدولة بانهاء الالتزام ، أو فى نهايته ، إذ أن يد الشركة عارضة ، وهى ليست مالكة .

(١٠) لم يترك للحكومة ، لاقامة منشئاتها ، اللازمة لمكاتبها إلا مساحة قدرها ... و ١٥ مترا مربعا .

وكل ما هنالك أنه قيل إن هذه المساحة ، لاتحتسب ضمن العشرين ألف هكتار ، المرخص بها للحكومة ، فى اتفاق ٣ أبريل سنة ١٩٠٧ (مادة ١٤) .

(١١) أعطيت الشركة ، فى المادة ١٥ من الاتفاق امتياز عملية بيع المياه المقطرة ، وتغذية مدينة بور فؤاد بمياه الشرب ، على أساس الاتفاقين المبرمين ، فى ١٣ ديسمبر سنة ١٨٨٤ ، ٤ — ٩ مايو سنة ١٩٠٧ ، والسابق الكلام عنهما ، فى الفصل الخامس ، من هذا الباب .

(١٢) تعهدت الشركة ، بأن تيسر الانتقال من بورسعيد إلى بور فؤاد وبالعكس ، بوساطة لجنة الأملاك المشتركة ، إما مباشرة ، أو بمعرفة ملتزم .

وجوب إنهاء هذه الحالة الآن
وإنشاء مجلس بلدى لبور فؤاد

ورد فى المادة التاسعة من الاتفاق المشار إليه ، احتفاظ الحكومة ، بأن تنشىء ، بعد مضى عشرين سنة ، من تاريخ الاتفاق ، أى اعتبارا من ١١ أكتوبر سنة ١٩٤٥ ، مجلسا بلديا لمدينة بور فؤاد ، يحل محل لجنة الأملاك المشتركة ، فى إدارة شئون المدينة .

وليس للشركة أى تحفظ بهذا الخصوص ، إلا أن تسترد فى الفترة الباقية من الالتزام ، ما عساه أن يكون مستحقا لها من القروض ، التى تكون قد أعطتها للجنة الأملاك المشتركة ، طبقا للمادتين ٦ و ٧ .

والعجيب أن حكومة ابراهيم عبد الهادى ، وقد تصدت ، فى ٧ مارس

سنة ١٩٤٩ ، لتصفية كثير من المسائل بين الشركة والحكومة ، قد أغفلت هذا النص الصريح ، ولم تفكر الحكومات الرجعية ، فى استخدام حقها ، فى الماضى ، وإنشاء مجلس بلدى مدينة بور فؤاد .

وإنا لنتوجه ، فى عهد الثورة ، إلى السيد وزير الشئون البلدية والقروية ، برجاء المبادرة ، بانشاء المجلس المشار إليه ، والتخلص من إحدى رواسب العهد الماضى (١) .

كتاب من يحيى ابراهيم

والعجيب أنه ، فى نفس يوم توقيع الاتفاق المشار إليه ، أى ١١ أكتوبر سنة ١٩٢٥ ، أرسل وزير المالية ، يحيى ابراهيم ، كتابا إلى وكيل عام الشركة ، المسيو « دى بنوا » ، أورد فيه ، تعديلات طفيفة على الاتفاق لمصلحة الشركة ، وقال إن الشركة هى التى طلبت باختيارها مساحة قدرها ... و ٨٥ مترا مربعا ، فى بور فؤاد ، وذلك لأغراض استغلال القناة . وقال إن الشروط الخاصة بمدينة بور فؤاد ، لا تقيد الحقوق الأساسية التى اكتسبتها الشركة ، بعقود الالتزام ، وكذا الاتفاقات التالية ، وذلك فيما يتعلق باستخدام الأراضى التى سميت بأرض الالتزام .

وإذا رأت الشركة ، أنها محتاجة ، فى استغلال القناة لما يزيد عن ... و ٨٥ مترا مربعا ، فان كل طلب يتقدم منها لتوسيع هذه المساحة ، سيقابل من الحكومة بعين العطف (٢) .

---

(١) نرانا مضطرين لأن نقول من باب الانصاف ان الاتفاق المشار اليه ، كان أفضل من الاتفاقات التى تقدمته ، ويرجع الفضل وتشد لوكيل وزارة المالية ، المغفور له ، الأستاذ محمد زكى الابراشى .

(٢) ألحق بالاتفاق ، شروط عمومية ، لبيع أراضى مدينة بور فؤاد ، وهذه الشروط تعتبر جزءا لا يتجزأ من عقود بيع تلك الأراضى .

الخلاصـــة

ومن كل ما تقدم ، يتضح إلى أى مدى ، وسعت الشركة مناطق نفوذها واستغلالها ، وكيف أنها جعلت ، من هذا المثلث الممتد من مدينة الاسماعيلية إلى بور سعيد من ناحية ، وإلى السويس من ناحية أخرى ، ومن بورسعيد إلى السويس ، أشبه برقعة من أرض مصر ، قامت عليها دولة أجنبية ، اسمها شركة قناة السويس ، وهى الاحتلال البريطانى ، فى ثيابه المدنية ، وهـذه الحالة المثيرة تدعو إلى تضافر القوى للخلاص منها ، وتطهير أهم بقعة حساسة من أرض مصر ، من ذلك النفوذ الأجنبى البغيض ، وإلا بقيت مصر تحت نير الغاصب ، إلى ما شاء الله .



الفصل السابع

اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

ترعة العباسة . محاجر عتاقة . وغيرها

وردت بعض مسائل خاصة ، بالأراضى والمنشئات والمحاجر ، فى الاتفاق ، الذى وقعه الأستاذ ممدوح رياض ، وزير التجارة الأسبق ، فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ولم نذكرها ، فى الفصول المتقدمة ، ونحن نتناولها ، فيما يأتى : —

أولا — تسليم ترعة العباسة للحكومة المصرية :

ورد هذا النص ، فى المادة ١٧ والملحق ح ، للمادة المذكورة ، أما نص المادة ١٧ المشار إليه ، فهو :

« تسلم الشركة للحكومة ترعة المياه الحلوة ، المعروفة بترعة العباسة ، والتى أنشأتها الشركة ، لتمد بالماء مدينة بورسعيد والقنطرة ، ومنشآت القناة ، الواقعة بين بورسعيد والاسماعيلية .

« ويتم التسليم بالشروط الموضحة فى الملحق (ح) المرافق لهذا الاتفاق.

نصوص الملحق المشار إليه

المادة الأولى :

« تسلم شركة قناة السويس ، لوزارة الأشغال العمومية ، ترعة المياه الحلوة المعروفة بترعة العباسة ، من بدايتها عند ترعة الاسماعيلية ، لغاية سور عملية مياه مدينة بورسعيد . تقع ترعة العباسة ، بين الاسماعيلية والقنطرة ، خارج حدود منطقة امتياز الشركة . وفى كل هـذا الجزء تتنازل الشركة

مبدئيا عن كافة الأراضى التى وضعت تحت تصرفها ، لانشاء الترعة المذكورة وصيانتها .

« وفى كافة أجزاء الترعة الواقعة داخل حدود منطقة امتياز الشركة ، وبالأخص بين القنطرة وبورسعيد ، تحدد الأراضى المتنازل عنها بعلامات توضع بمعرفة أقسام الشركة بحضور مندوب من الحكومة ، وتسلم الشركة للحكومة ، فيما بين محطات القناة البحرية ، على وجه خاص ، قطعة الأرض ، الممتدة ، بين الناحية المنخفضة من طريق الشركة (القنطرة — بورسعيد) وحرم السكة الحديد ، وكذلك الأراضى المزروع عليها ستار من الأشجار لوقاية الترعة » (١) .

« المادة الثانية : تسلم أيضا ، الشركة للحكومة المنشآت الآتية بالحالة التى هى عليها :

١ — المنشآت الهندسية التى أقامتها الشركة على ترعة العباسة مثل الكبارى ، وقناطر حجز المياه ، والرياحات ، وكافة الأخشاب الخاصة بها ، على أن تتولى الشركة صيانة الكبارى التى أقامتها على ترعة العباسة ، أمام محطات القناة البحرية .

(ب) المساكن المبينة فيما بعد :

القياس الكيلو مترى لترعة العباسة	مسكن الملاحظ عند الكيلو ٧٠٠ و ٩ وأيضا مساكن العمال المجاورة .
	المسكن عند الكيلو ٩٠٠ و ١٣ .
	مسكن العمال عند الكيلو ٧٠٠ و ٢١ .
	مسكن الملاحظ عند الكيلو ٤٠٠ و ٣٠ وأيضا مساكن العمال المجاورة .

(١) ذكرت اللجنة المالية بمجلس الشيوخ في تقريرها بخصوص هذا البند ما نصه : « وفي هذا ما فيه ، من تعمير أرض واستصلاحها ، مما يزيد الثروة العامة ، ويفيد الخزانة ويرفع قيمة الأرض ، التى تملكها الحكومة فى تلك الجهة » .

القيـــاس	المسكن عند الكيلو ٠٠٠ و ٣٩ .
الكيلو مترى	مسكن محطة التينة .
بالقناة البحرية	المسكن عند الكيلو ٠٠٠ و ٩ .

(ج) طلمبة المياه عندالكيلو ٧٠٠ و ٩ ومآخذ المياه والمواسير التى أنشئت لرى المزارع المبينة بالمادة (٣) .

(د) الطريق الذى أنشأته الشركة على بعض أجزاء الضفة الشرقية من الترعة من الفم لغاية الكيلو متر ٨٥٠ و ٣٢ عند اتصـــاله بالطريق الرئيسية للشركة التى تصل بين الاسماعيلية وبورسعيد .

(هـ) الخط التليفونى الذى أنشأته الشركة لأعمال القناة ، بين الكيلو ٠٠٠ و ٢ والكيلو ٤٠٠ و ٣٠ وتسليم هذا الخط يشمل أيضا تسليم جهازات التليفون المركبة بمبانى الشركة الواقعة على الترعة والتى ستسلم للحكومة ، وعلى الشركة أن تركب فى مكتب مهندس الحكومة بالاسماعيلية جهازا تليفونيا متصلا بخط الشركة الداخلى ، لكي تضمن ، كما هو الحال الآن ، سرعة الاتصال بقناطر حجز المياه المقامة على الترعة وبعملية المياه ببورسعيد .

(و) تسلم الشركة للحكومة قطعة أرض بالاسماعيلية ، فى موقع ملائم ، تحدد باتفاق الطرفين ، لتبنى الحكومة عليها سكنا ومكتبا للمهندس الملاحظ للترعة .

« المادة الثالثة : تتنازل الشركة للحكومة عن ستار الأشجار المزروعة على طول الترعة ، بين الاسماعيلية والقنطرة وغربى السكة الحديد بين القنطرة وبورسعيد ، وتتعهد الحكومة بالاحتفاظ بهذه الأشجار والاكثار منها ، لحماية ترعة المياه الحلوة ، والقناة البحرية .

« المادة الرابعة : تتسلم الحكومة المصرية ، منذ الآن ، قاربى قطع الأعشاب ، المخصصين لصيانة ترعة المياه الحلوة ، على أن تدفع قيمتهما ، حسب حالتهما ، عند تسليمهما ، وبناء على ثمنهما ، ويحدد كل ذلك بالتراضى ،

أو بواسطة خبير يقبله الطرفان ، وتتسلم الحكومة أيضا ، القارب الجديد لقطع الأعشاب ، الذى طلبته الشركة ، حديثا ، على أن تعوض عنه ، حسب الثمن الذى دفعته فعلا .

« المادة الخامسة : تتولى الحكومة المصرية ، صيانة ترعة العباسة ، ابتداء من تاريخ تسلمها ، وتقبل الشركة أن يلقى فى القناة البحرية ، بين القنطرة وبورسعيد ، ناتج التطهيرات ، الذى تستخرجه الكراكات. ولكنها ، لا تقبل ، أن يلقى فى القناة البحرية ، الناتج المتخلف عن أى توسيع محتمل ، لترعة العباســـة .

وتتعهد الحكومة أيضا :

(ا) بأن تحتفظ بمنسوب مياه ، لا يقل عن منسوب « ٢٠ و ٠٠٠ » حسب روبيات الشركة ، لعملية مياه بورسعيد . على أن يكون لمد مدينة وميناء بورسعيد ومدينة بور فؤاد بالماء الأولوية ، فى كل وقت ، على رى الأراضى الزراعية .

(ب) بأن تورد يوميا كميات المياه اللازمة حاليا لأقسام الشركة ، وهى :

٥٠ و ٠٠٠ متر مكعب لعملية المياه ببورسعيد .

١٥ و ٠٠٠ متر مكعب لمدينة القنطرة ، ومحطات القناة البحرية والأملاك المشتركة .

١٨ و ٠٠٠ متر مكعب لوابور المياه العكرة بالاسماعيلية ، ومحطة رفع المياه بنقطة النمرة (٦) .

١٥٠٠ متر مكعب لمشتل الشركة عند الكيلو ٢ و ٠٠٠ من ترعة العباسة .

ويجوز إعادة النظر فى هذه الأرقام ، كلما استلزم ذلك من الآن ، لغاية تاريخ انتهاء امتياز الشركة ، توسع مدن بورسعيد وبور فؤاد ، والاسماعيلية ، والقنطرة ، ومنشآت القناة ، الواقعة بين الاسماعيلية وبورسعيد وازدياد حركة المرور فى القناة البحرية .

المادة السادسة : لا تتعهد الحكومة ، بأن تلحق بخدمتها العمال الذين تستخدمهم الشركة حاليا ، والمخصصين لصيانة ترعة العباسة ، غير أنه يجوز للحكومة أن تعطيهم الأفضلية للدخول فى خدمتها ، حسب النظام والأجور المعمول بها لديها ، فى حالة ما إذا رغبوا دخول خدمتها .

المادة السابعة : تستمر الحكومة المصرية ، على العمل بالعقود المبرمة بين الشركة والمقاولين محمود سهمود ، وسليمان على سرحان ، لصيانة ترعة العباسة والمزارع الكائنة على ضفافها ، وهى عقود تنتهى فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ » .

ثانياً — المحاجر

رخص للشركة فى فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وفى اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ ، أن تستخرج الأحجار اللازمة لأعمال القناة ، وصيانتها دون أن تدفع عن ذلك أية إتاوة .

وفى سنة ١٨٨٠ صدرت لائحة منظمة لاستغلال محاجر الحكومة المصرية ، وهى تعد من الأملاك العامة .

واستثناء من هذه اللائحة عقدت الشركة اتفاقات بشأن محاجر جبل عتاقة ، مع الحكومة المصرية ، فى ٣١ يناير سنة ١٩٠٦ ، وفى ٦ يناير سنة ١٩١٥ ، وتجددت هذه الاتفاقات بعد ذلك ، وهى لا تعدو أن تكون رخصا بالاستغلال ، تخضع لقوانين البلاد ولوائحها ، من حيث المبدأ ، وتملك الجهة مانحة الترخيص أن تسحبه ، فى أى وقت ، مراعاة لاعتبارات عامة .

لا نريد أن نرجع للاتفاقات السابقة ، فهى كثيرة ، وقد أصبحت غير ذات موضوع ، ونكتفى بأن نورد هنا ، ما جاء باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

جاء فى المذكرة التى رفعها وزير التجارة والصناعة إلى مجلس الوزراء ، توطئة للاتفاق المشار إليه ، ما نصه :

« كانت شركة القناة تشغل الأرض اللازمة لها لاستغلال محاجر جبل عتاقة بإيجار يقل عن الفئات المقررة .

« وقد قبلت الشركة أن تتنازل عن هذا الامتياز ، وأن تستمر فى شغل هذه الأرض ، بالرسوم والفئات المقررة ، بصفة عامة .

وجاء فى المادة ١٨ ، من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« تمد الاتفاقات الخاصة باستغلال الشركة لمحجرها بجبل عتاقة (١) ، بالقرب من السويس ، والتى انتهت مدتها فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ ، لفترة جديدة تنتهى بانتهاء امتياز الشركة ، أى لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وذلك بالشروط المبينة بالملحق (ط) المرافق لهذا الاتفاق » .

الشروط الواردة بالملحق المذكور

المادة الأولى : إن التصريح السابق إعطاؤه للشركة بموجب الاتفاق المؤرخ ١١ يونيه سنة ١٩٣٦ باستغلال محجر عتاقة لمدة ١٠ سنوات تنتهى فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٤ على مسافة طولها ٥٠٠ متر حسب التخطيط الأحمر المبين على الرسم المرافق لهذا والموقع عليه من الطرفين أن هذا التصريح يمد لمدة جديدة من ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ لغاية نهاية مدة امتياز الشركة أى لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ . وذلك فى حالة ما إذا احتاجت الشركة إلى الاستمرار لغاية هذا التاريخ فى استخراج الأحجار من عتاقة لاستخدامها فى أشغال القناة البحرية والموانى التابعة لها .

وهذا التصريح ممنوح مجانا غير أن على الشركة أن تدفع مصاريف التحضير والمصاريف البسيطة الأخرى إذا لزم الأمر .

وفى حالة توقف استغلال المحجر المذكور مدة ثمانية عشر شهرا متتالية يصبح هذا التصريح لاغيا ولا أثر له .

(١) التعبير بمحجرها « أي محجر الشركة » خاطىء ، فهو محجر الحكومة .

المادة الثانية : تتعهد الشركة بأن تورد للحكومة سنويا موادا محجرية من الأصناف الآتية :

دبش وأحجار صغيرة الحجم وكسر الأحجار وزلط خرسانة وبودرة الدبش بكمية لا تزيد على ٧٠٠٠ طن مترى فى السنة .

وعلى الحكومة أن تخطر الشركة قبل الفترة التى ينبغى فيها البدء فى استخراج المواد المطلوبة بشهرين عن كمية الأحجار من مختلف الأنواع التى تحتاج إليها وعن المهلة التى ينبغى تسليمها فيها .

وتتعهد الحكومة بأن تتسلم المواد التى طلبت توريدها . وفى حالة عدم وجود اتفاق تدفع ثمنها على أساس تعريفة الشركة مضافا إليها ٢٠ ٪ ويطبق هذا السعر على المواد محملة على صنادل أو مهمات الحكومة عند أرصفة أو أسكلة المحاجر .

وللشركة أن تورد أيضا كتلا طبيعية . ولكن لما كان توريد هذه المهمات يترتب عليه تعديلات فى الاستغلال العادى للمحجر فانه ينبغى فى كل مرة توضيح الشروط مقدما .

السكك الحديدية والمنشآت المختلفة

المادة الثالثة : لقد رخص أيضا للشركة بأن تمد لمدة جديدة ابتداء من ١٧ نوفمبر سنة ١٩٤٤ لغاية تاريخ انتهاء الامتياز سكة حديد ذات خط عادى يبلغ حاليا طولها الاجمالى ـ بما فيه جميع خطوط التخزين والتفرعات ـ ١٠١٤٢ مترا طوليا وكذلك سكة حديد ذات خط ضيق يبلغ حاليا طولها الاجمالى ـ بما فيه خطوط التخزين والتفرعات ـ ٥٧٦٠ مترا طوليا وهذان الخطان مخصصان لنقل الأحجار من محجر جبل عتاقة إلى شاطىء خليج السويس (جونة عتاقة) حيث تقع — وفقا للتخطيطات المبينة بالرسم سالف الذكر ـ الأرصفة والأسكلة التى بنتها الشركة مكان حاجز بحرى تابع للحكومة.

المادة الرابعة : لا يمنع هذا الترخيص الأفراد من عبور الخطوط الحديدية فى أحوال المرور العادية وفى حالة انشاء طريق أو سكة حديدية أخرى مصرح بها لا يمنع هذا الترخيص من تقاطعهما بالخطوط المذكورة على ألا يترتب على هذا التقاطع مصروفات تتحملها الشركة .

المادة الخامسة : يرخص للشركة بأن تستخدم مجانا المكان المقام عليه حاجز الحكومة البحرى المشار إليه فى المادة الثالثة لمقتضيات استغلال محجرها المصرح به لها .

إلا أنه إذا حدث فى المستقبل — على أثر فتح محاجر جديدة مصرح بها أو لأى سبب آخر أن أصبح ازدياد حركة مرور الأفراد الحالية بالأرصفة والأسكلة التى أقامتها الشركة على موقع الحاجز المذكور من شأنه أن يعرقل عرقلة فعلية نقل أحجار الشركة جاز لها أن تطلب وتحصل على ترخيص بأن تنشىء على نفقتها حاجزا آخر يستخدمه الأفراد فى مكان مجاور توافق عليه وزارة التجارة والصناعة ولهذا الغرض تخطر الوزارة المذكورة الشركة مقدما بالتصاريح التى تنوى منحها باستغلال محاجر أخرى فى المنطقة نفسها من جبل عتاقة .

والحاجز الجديد الذى قد بنى على هذا النحو يكون ملكا للحكومة .

المادة السادسة : تقوم الشركة على نفقتها بتطهير المواقع المجاورة للأرصفة والأسكلة المشار إليها فى المادة الثالثة فى فترات دورية لتفادى ما يعوق شحن المواد المستخرجة من المحجر وتفريغها .

وتحتفظ مصلحة الموانى والمنائر بحق أخذ جسات — فى المواقع التى تم تطهيرها — بواسطة موظفيها وعلى نفقتها . وعلى الأخص عندما تتوقع المصلحة المذكورة شحن المواد على عائماتها .

وإذا أظهر الجس وجود قاع مرتفع خطر على مهمات مصلحة الموانى والمنائر تقوم شركة القنال على نفقتها بازالة المواد التى سببت هذا الارتفاع .

المادة السابعة : تدفع الشركة مقدما فى كل سنة إلى مصلحة المناجم

والمحاجر الرسوم المنصوص عليها فى القوانين واللوائح المعمول بها والمستحقة عن الخطين الحديديين المصرح بهما حاليا .

وتحتسب قيمة هذه الرسوم بناء على التعريفات المعمول بها عن مدة معينة على أساس المتر الطولى من الخطوط الحديدية . ومن المفهوم أن هـذه القيمة ستزاد أو تنقص . نسبيا تبعا لزيادة أو نقص أطوال الخطوط الحديدية المذكورة ذاتها .

المادة الثامنة : ومن جهة أخرى يرخص للشركة بأن تقيم المنشآت والمبانى اللازمة لاستغلال المحجر على الأراضى المملوكة للدولة لنفس المـدة الموضحة فى المادتين ١ و٣ وذلك مقابل أن تدفع مقدما لمصلحة المناجم والمحاجر الرسوم السنوية المنصوص عليها فى القوانين واللوائح المعمول بها على أساس المتر المربع أو المتر الطولى حسب الأحوال وبالشروط المبينـة فى المادة ٥ من هذا الاتفاق .

وهذه المبانى والمنشآت مبينة على الرسم الملحق بهـذا الاتفاق وتشتمل حاليا على :

(ا) المبانى والمنشآت المستخدمة حاليا

« المبينة فيما بعد — اللون الأحمر »

فى معسكر المحجر :

	المساحة بالمتر المربع
(١) ورشة ومخزن وعنابر للنوم	٩٥ و ٣٨٢
(٢) مخزن للقاطرات	٩٠ و ٢٦١
(٣) ورشة نجـــارة	٣٥ و ٤٢
(٤) ورشـة حدادة	٠٠ و ٢٥
(٥) مخازن وعنابر نوم	٩٠ و ١١٠

	المساحة بالمتر المربع
(٦) مسكن غربى	٠٠ و ٢٢٥
(٧) مسكن قبلى شرقى	٠٠ و ٢٠٠
(٨) مسكن قبلى غربى	٠٠ و ٢٠٠
(٩) مسكن بحرى شرقى	٠٠ و ٢٠٠
(١٠) مسكن بحرى غربى	٠٠ و ٢٠٠
(١١) مغسل للملابس	٦٤ و ٣٥
(١٢) مراحيض وحمام (دوش) ومطبخ	٠٠ و ٣٥
(١٣) مرحاض صغير	٠٠ و ٤
بالمحجر :	
(١٤) مسكن لمستخدمي المحجر	٠٠ و ١٠٥
(١٥) مسكن « «	٠٠ و ٥٥٠
(١٦) مسكن « «	٠٠ و ١١٥
(١٧) مأوى لمستخدمي المحجر	٠٠ و ٦٤
(١٨) مأوى للقاطرات	١٢ و ٩٠
(١٩) مأوى لجرارة الكسارات	٦٧ و ٥٨
(٢٠) مأوى لمحرك الهراسة دراجون	٤٢ و ٣٥
(٢١) مصطبة بالأسمنت المسلح للهراسة دراجون	٠٠ و ١٣٥

(ب) أراضى مشغـولة وغير مبنية .

التظليل الرملى

	المساحة مترا مربعا
(٢٢) حوش للمهمات	٧٠ و ١٦٨

المساحة مترا مربعا

(٢٣) حوش للفحم	٠٠ و ١٧٠
(٢٤) حديقة المسكن الغربى	٠٠ و ٣١٧
(٢٥) حديقة المسكن القبلى الشرقى	٠٠ و ١١٠٠
(٢٦) حديقة المسكن البحرى الشرقى	٠٠ و ١١٧٠
(٢٧) حديقة المسكن القبلى الغربى	٠٠ و ٢٨٢٢
(٢٨) حديقة المسكن البحرى الغربى	٠٠ و ٣٤٦٧
(٢٩) موقع الحراسة (دياموند)	٦٣ و ١٣

(ج) أرض مزروعة أشجارا تتولى الشركة صيانتها

التظليل البنى

(د) خطوط تليفونية هوائية ملك الشركة ومتصلة بتليفون الحكومة.

التخطيط الأخضر

طولها الاجمالى ٣٢٢٨ مترا

(هـ) خطوط كهربائية ملك الشركة .

التخطيط الأحمر

خط هوائى	٦٢٨ مترا
خط تحت الأرض	٣٠ مترا
الطول الاجمالى	٦٥٨ مترا

ويجوز للشركة أن تزيل المبانى التى قد تصبح غير صالحة للاستخدام خلال مدة استغلال المحجر .

ويجوز أيضا للشركة أن تزيل خلال مدة الاستغلال المنشآت ـــ خلاف المبانى التى يبطل استخدامها .

المـادة التاسعة : إذا توقفت الشركة عن استغلال المحجر فان جميع المبانى والمنشآت الأخرى المذكورة بالفقرات (ا) و (ب) و (ج) و (د) و (هـ) من المـادة الثامنة والتى لم يبطل استخدامها نهائيا أو لم يسبق تسليمها للحكومة تؤول حتما للحكومة . وعلى الشركة أن تسلمها فى حالة جيدة دون أن يكون لها الحق فى المطالبة بأى تعويض أو مقابل عن ذلك .

المـادة العاشرة : من المتفق عليه أنه فى نهاية مدة استغلال المحجر تبقى ملكا للشركة كافة مهمات الاستغلال مثل الخطوط الحديدية والقاطرات والعربات والجرارات وعربات الديكوفيل الخ ... وآلات الرفع (ونشات) ومهمات التكسير وملحقاتها (آلات التكسير والهراسات والسيور النقالة والغرابيل الخ ... ومحركاتها) ومهمات الورش (محركات ومخارط الخ ...)

إلا أن الحكومة تحتفظ بحق شراء هذه المهمات من الشركة بقيمتها الحقيقية حسبما يتم تحديدها بالتراضى أو بناء على تقدير خبير يقبله الطرفان .

المـادة الحادية عشرة : تتعهد الشركة بنقل الخطوط التليفونية والكهربائية إذا احتاجت الحكومة إلى الأراضى التى تمر بها هـذه الخطوط وذلك بعد تلقى اخطار سابق بستة شهور .

٣ — أحكام عامة

المـاة الثانية عشرة : على الشركة أن تخضع لكافة التعليمات الخـاصة باستغلال المحاجر وأن تراعى التعليمات التى يصدرها لها مهندسو الحكومة المكلفون بتفتيش المحاجر للتحقق من استغلالها طبقا لشروط الرخصة .

المـادة الثالثة عشرة : كل صعوبة بشأن تطبيق هـذا الاتفاق يجب أن يبلغها موظفو الحكومة إلى وزير التجارة والصناعة وموظفو الشركة إلى الوكيل الأعلى للشركة فى مصر كل من جهته ، لتسويتها بروح هـذا الاتفاق .

شغل السلطات العسكرية المصرية لمواقع بالاسماعيلية

من بواعث الدهشة ، أن تخاذلت الحكومة التى أبرمت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فقبلت نص المادة ١٩ من الاتفاق وهو :

« تقبل الشركة ، أن تترك مؤقتا ، تحت تصرف السلطات العسكرية المصرية ، مبانى السكنى ، والأراضى التى تستغلها حاليا ، هذه السلطات بالاسماعيلية .

« ومن المتفق عليه ، أن يعاد بحث الموضوع ، خلال السنة التى تلى رفع الأحكام العرفية الحالية ، بقصد تجميع منشآت الجيش المصرى بالاسماعيلية ، أو إيجاد أى حل آخر يلائم احتياجات الجيش » .

ومن حق القوات المصرية أن تحتل ما تشاء من الأراضى ومبانى السكنى وغيرها فى منطقة القناة ، حتى ولو كانت مكاتب الشركة نفسها ، ولا يتوقف ذلك على رضا الشركة وقبولها ، فالقناة وموانيها جزء لا يتجزأ من مصر ، وللدولة أن تباشر فيها حقوق السيادة بكامل حريتها ، وعلى ذلك فالنص المشار إليه ، يعد لغوا ، وكأنه لم يكن ، لمخالفته للنظام العام .

الأعمال الكبرى لتحسين القناة البحرية

فيما يلى نص المادة ٢٠ من الاتفاق :

« لتسهيل رسو السفن ، ومرورها فى القناة ، وللوفاء بمقتضيات التجارة الدولية ، على خير وجه ، ولكي تخلف لمصر عند انتهاء مدة الامتياز قناة صالحة تماما لمواجهة حاجات التجارة ، أعدت الشركة برنامجا لتحسين القناة البحرية ومداخلها ، وافقت عليه اللجنة الاستشارية ، الدولية للأشغال ، خلال انعقادها ، فى شهر نوفمبر سنة ١٩٤٨ .

والأعمال المزمع تنفيذها ، والتي تبلغ تكاليفها حوالى أربعة ملايين ونصف من الجنيهات تتضمن :

(ا) التعميق العام للقناة بمقدار ٥٠ سنتيمترا .

(ب) التوسع فى وسائل رسو السفن ببورسعيد .

(ح) إنشاء منطقة لتقاطع القوافل البحرية بين الكيلو ٥٠ والكيلو ٦٢ ، وذلك بحفر قناة فرعية .

(د) تعميق محطة سفن البنزين ببحيرة التمساح .

والاجراءات التي يقتضيها تنفيذ هذه الأعمال ، وردت بالملحق (ى) المرافق لهذا الاتفاق .

الملحق (ى) المرافق لهذا الاتفاق

المادة الأولى : « إن تعميق القناة بمقدار ٥٠ سم يجب إتمامه ، بتطهير مروحة الخروج ، من السويس ، بعد شمندورات الكيلو ٠٠ و ١٦٢ من القناة ، وبالرغم من أن الأمر يتعلق بمنطقة واقعة خارج حدود منطقة الامتياز ، فان الشركة ستتحمل زيادة المصاريف المترتبة على ذلك ، وتبلغ حوالى ٠٠٠ و ٢٠٠ جنيها تقريبا » .

المادة الثانية : إن أعمال توسيع المنطقة التي تستطيع السفن أن ترسو فيها ، ببورسعيد تستلزم نقل عدد من المنشآت التي نص بوضوح منذ البداية على أن لها صفة غير مستقرة ، ومن ضمن هذه المنشآت ، ورشة مصلحة الموانى والمنائر ، التي ستقوم الحكومة بنقلها على نفقاتها .

« ومن جهة أخرى ، طبقا لأحكام المادة ١٢ ، من اتفاق أول فبراير سنة ١٩٠٢ ، تنقل نحو الشرق ، الحدود الحالية المنطقة الحرة ، على الضفة الآسيوية من الميناء ، حسب تخطيط يحدد بالاتفاق بين الشركة والحكومة ، مراعاة للتوسع المزمع إجراءه ، فى حوض حسين » .

« المادة الثالثة : بقصد حفر القناة الفرعية ، تضم إلى امتياز الشركة ، الأراضى البالغة مساحتها ستة ملايين متر مربع تقريبا ، المبينة باللون الأحمر ، على الرسم الموقع عليه من الطرفين والملحق بهذا الاتفاق » .

« المادة الرابعة : ستعاد إلى الحكومة أراضى امتياز الشركة ، المبينة فيما بعد :

(ا) من الكيلو متر ٥ إلى الكيلو ٤٧ من القناة البحرية ، أرض مساحتها حوالى ٠٠٠ و ٠٠٠ و ٨ متر مربع ، واقعة بين الحد الغربى للناحية المنخفضة من طريق الشركة (بورسعيد — القنطرة) ، والحد الغربى الحالى لمنطقة الامتياز (وهذه المساحة ، لاتشمل الحرم الحالى للسكة الحديد ، أوالأراضى المحبوسة التى تحتفظ بها الشركة ، فى بعض محطات القناة البحرية) .

(ب) من الكيلو ٧٠٠ و ٦٢ للكيلو متر ٦٥٥ و ٧٢ من القناة البحرية ، أراض مساحتها حوالى ٠٠ و ٠٠٠ و ٥ متر مربع تقع بين الحد الغربى للحرم الحالى للسكة الحديد ، والحد الغربى الحالى لمنطقة امتياز الشركة .

(ج) شرقى بحيرة التمساح المنطقة المعروفة بهضبة الضباع وتشتمل على أراضى مساحتها ٠٠٠٠ ٧٠٠ متر مربع تقريبا .

والأراضى المبينة بالفقرات (ا) و (ب) و (ج) ملونة باللون الأصفر ، على الرسم الموقع عليه من الطرفين والملحق بالاتفاق الحالى .

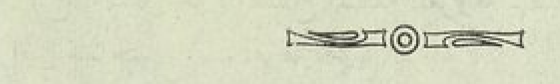
« المادة الخامسة : الأراضى التى تضاف إلى امتياز الشركة تطبيقا للمادة ٣ المشار إليها بعاليه ، والأراضى التى تعيدها الشركة ، تطبيقا للمادة الرابعة المشار إليها بعاليه ، تحدد بعلامات توضع بمعرفة الشركة بحضور مندوب الحكومة » .

« المادة السادسة : تستمر الشركة — بالاتفاق مع الحكومة — فى التمتع بحقها ، فى أن تلقى عند الاقتضاء ناتج تطهير القناة البحرية ، خارج حدود

منطقة الامتياز ، على الضفة الصحراوية الآسيوية ، من القناة البحرية ، بين بور سعيد والسويس » .

وطبقا للشروط المتقدمة ، أنشأت الشركة القناة الفرعية ، التى أطلقت عليها اسم قناة « فاروق » (١) ، والشركة هى التى استفادت بالقناة المذكورة ، إذ رفعت إيرادها ، ونشطت حركة الملاحة بالقناة .

وإذا كان لنا أن نبدى ملاحظة على المادة ٢٠ وملحقها ، فذلك أنها تكلمت عن أراضى الامتياز ، ولا يوجد شىء اسمه أرض الامتياز ، كما سبق أن أوضحنا .



(١) هكذا كانت الشركة تنافق الملك السابق ، لتظفر منه بمغانم كثيرة ! !

الفصل الثامن

مخالفات الشركة
فى نظامها الإدارى والفنى

مسائل المستخدمين والعمال

فى

اتفاقية ٧ مارس سنة ١٩٤٩

حينما نتناول مسائل الموظفين والعمال فى شركة قناة السويس ، أرى لزاما على أن أقرر مبدأ ، كنت ومازلت أردده ، وهو أنه فى مشكلات لها من الخطورة ، مابيناه فى هذا الجزء من مؤلفنا ، وفى الأجزاء السابقة عليه ، ليس من المعقول ، أن نجعل من المسائل المختلف عليها بين مصر وبين شركة قناة السويس ، مرتبات تمنحها الشركة لعدد من الموظفين أو العمال ، أو مزايا يتمتع بها هؤلاء . إن الأمر أكبر من ذلك بكثير ، وإذا كانت البلاد ، قد عنيت فى السنوات الأخيرة بايجاد متنفس لأبنائها موظفين وعمالا فى المؤسسات التجارية والصناعية ، وسنت قوانين اجتماعية وغيرها لعلاج مشكلات العمل ، وفرضت حدودا دنيا لنسبة المستخدمين والعمال فى المؤسسات الأجنبية ، ولعدد المصريين فى مجالس إدارة الشركات ، وإذا كان هذا كله ، حقا تباشره الدولة ، حيال من يقومون بنشاط تجارى أو صناعى فى ديارها ، فلسنا نعالج القضية من هذه الزاوية ، وإنما توجد ناحية أخطر بكثير من توفير العمل لعدد من أبناء البلاد ، ألا وهى ناحية الرقابة والاشراف على مرفق ، تتوقف على سياسة القائمين عليه ، وعلى تصرفاتهم

حياة الوطن ومستقبله . وقناة السويس شريان شديد الحساسية ، فى حياة العالم كله ، وهو أشد حساسية فى حياة مصر بالذات ، وهو كما بينا من قبل موضوع أسرار استراتيجية وغيرها ، وقد كيفت قناة السويس ، منذ أن كانت مشروعا على الورق تاريخ مصر السياسى ، ووجهته الوجهة التى اختارها الاستعمار الأثيم ، وقد أقمنا الأدلة والبراهين على أن القناة ، هى مصدر شقاء مصر ، ومثار متاعبها السياسية ، ومن الممكن أن تكون مفتاح سعادتها ، وأداة قوة وعزة تتطلع إليها فى الحياة الدولية . هذا مالا يمكن أن يجادل فيه إلا ظالم أو مستعمر أو خائن أو جهول . وما دام الأمر كذلك ، فكيف يطاق أن تكون اليد التى تدير القناة ، وتهيمن على الحركة فيها ، وتتحكم فى حظ مصر ، وفى مصيرها يدا أجنبية ، أو يدا تعمل بتوجيه دولة معادية أو دولة طامعة ، أو سلطة أجنبية أيا كانت . لايستطيع الضمير العالمى ، أن يطالب من مصر التساهل فى هذه المسألة ، فمهما تبلد هذا الضمير ، أو أصابه مس من الشيطان ، توجد حدود ، ينتهى عندها الجور والتبجح ، ولا تفلح فيها المغالطات . إن وجود أجنبى واحد ، مهما حسنت نواياه ، فى أى عمل إدارى أو فنى ، متصل بادارة الملاحة فى قناة السويس ، لايعد فقط وصمة عار لهذه البلاد وبنيها ، وإنما يعد خطرا دائما يهددها ، ويفجعها فى أعز أمانيها ، ولا يوجد بلد أوروبى أو أمريكى ، يقبل أن يكل مسائل كبيرة من مسائله لغير أبنائه ، ومهما تكلموا عن روح التضامن والتعاون بين الشعوب ، توجد فى شئون كل بلد مستقل أمور دقيقة لايعهد بها إلا لأبنائه المخلصين. ولو أن هذه القناة ، كانت تجرى فى أرض فرنسية ، وتؤثر على حاضر فرنسا ومستقبلها ، بمثل ماتؤثر على بلادنا قناة السويس ، فهل كانت فرنسا لتقبل أن تناط إدارة القناة ، باخلاط من الانجليز والأمريكيين والايطاليين واليونانيين وغيرهم ؟!

هل تقبل انجلترا أن تسلم ميناء دوفر لادارة أجنبية ، أو تقبل فرنسا ذلك فى ميناء كاليه ، أو تقبل الولايات المتحدة الأمريكية ، خليطا من

هب ودب لادارة قناة بنا ؟ ! ليسألوا تركيا نفسها ، وهى تجرى فى فلك حلف الاطلنطى ، إن كانت تقبل أن تسلم المضايق لادارة أجنبية ! !

إن جهاز شركة قناة السويس الادارى والفنى ، أخطر على مصر من القاعدة التى يغتصبها القراصنة الانجليز فى منطقة القناة ، بل أن من أهم أغراض هذه القاعدة، الابقاء على تلك الادارة الأجنبية المشرفة على مداخل القناة ، وعلى حركة الملاحة فيها ، وقد أثبتنا باتفاق ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ بين جرانفيل ، ودى لسبس ، أنها إدارة تابعة لحكومة انجلترا مباشرة ، وفى هذه الادارة تركز الاستعمار وتبلور وتنكر فى ثياب مدنية ، انقلبت إلى ثياب عسكرية ، فى الحربين العالميتين الأولى والثانية .

واجب كل مصرى ، نحو وطنه ، ومستقبل بنيه ، ألا ينام ، ولا تغمض له عين ، ولا يهدأ له بال ، ولا يستقر له قرار ، قبل أن يرى خروج آخر أجنبي من الادارة المشرفة على قناة السويس ! !

من هذه الزاوية أعالج القضية ، ولست أحفل بالمسائل الثانوية ، كعدد من الوظائف أو قسط من المرتبات أو المكافآت لمصريين فى مجلس إدارة الشركة ، أو غير ذلك ، مما تحاول الشركة أن توجهنا إليه ، لنترك لب القضية وجوهرها .

وفى نطاق المبدأ ، الذى بينته فى كثير من الصراحة والوضوح ، نريد أن نعرف أولا ، من هم الذين يديرون قناة السويس ، والذين تتألف منهم شركة قناة السويس المصرية المساهمة ! !

نريد أن نعرفهم بأسمائهم ، فهذا حق لا نتازع فيه ، لأن القناة من مصر ، هى الحلقوم من الجسد ، بل هي القلب الحزين ، ومن حق كل مواطن أن يعرف أسماء القابضين على الحلقوم ، المتسلطين على وريد الحيـــاة والموت ، فى جسم مصر العزيزة ! !

وبعد أن نعرض أسماءهم ، ووظائفهم ، وفروع أعمالهم الفنية والادارية ، لنكشف عن مأساة رهيبة ومروعة ، سنبين ماذا فعلت الحكومات ، فى العهد

الماضى ، وكيف عالجوا القضية فى اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فاذا ما اتضح الموقف ، يبقى علينا أن نبحث عن العلاج ، ولكل داء دواء .

* * *

مجلس الادارة

١ — يجلس على عرش شركة قناة السويس ، خليفة دى لسبس ومريده « فرانسوا شارل رو » ، وهو فرنسى عجوز ، كان له أب يقال له « شارل رو » ، وكان الأب فى نهاية القرن الماضى ، نائبا لرئيس مجلس إدارة الشركة ، وأما الابن ، فقد تربى فى أحضان السلك الدبلوماسى الفرنسى ، وكان فى أوائل سنوات الحرب الماضية سكرتيرا عاما لوزارة خارجية فرنسا ، ثم فصله المارشال بيتان ، لأنه مولع بالصداقة الانجليزية الفرنسية ، والولد سر أبيه ، فكما صنف «شارل رو» الأول مؤلفات عن مصر وقناة السويس ، وشوه تاريخ مصر المعاصر ، واعتدى عليه أشد عدوان ، وكان يذكر المصريين بألفاظ التحقير والازدراء التى تواضع على استعمالها المستعمرون اللئام مثل كلمات Arabes و Indigenes ، كذلك ألف « شارل رو » الثانى وصنف ، فلم يمدح إلا محمد على ومحمد سعيد ، وأما الشعب المصرى فقد ناصبه العداء وأوجعه بسمه الزعاف ، وكان أشد غلوا من أبيه ، فى التغنى بالاستعمار ، والتظاهر بعداوة العرب والمسلمين . وهذا الرأسمالى الجحود له مصالح كبيرة فى شركات فرنسية استعمارية بشمال أفريقيا ، وله هناك نشاط ملحوظ ، وهو فى الوقت نفسه رئيس شركة قناة السويس .

ومع ذلك ، كان يجب ألا يعين إلا بمرسوم يوقعه رئيس الدولة المصرية ، كما جاء بفرمانات محمد سعيد نفسها ، ولكن جرى العمل ، على مخالفة النصوص ، وترك الحبل على الغارب (١) .

---

(١) اجتمع مؤتمر برمودا ، فى ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، الذى ضم ايزنهاور وتشرشل ، ورئيس حكومة فرنسا ، وقيل ان فرانسوا شارل رو ، كان مشتركا فيه ، بوصفه رئيس مجلس شركة قناة السويس المصرية المساهمة ! !

وللرئيس ثلاثة من النواب ، أولهم وأقدمهم انجليزى مستعمر ، وهـذا طبقا للاتفاق بين الشركة وحكومة انجلترا المحتلة لقناة السويس .

٢ — نائب الرئيس الانجليزى ، هو رجل متواضع ، لا يملأ الدنيا ضجيجا كشارل المذكور ، ولكنه أطول منه باعا وأقوى شوكة ، بحكم تبعية الشركة لبريطانيا ، هذا الرئيس ، أو النائب رئيس الانجليزى ، خادم الامبراطورية ، اسمه « سير هاريسون هيوجز » Sir Harisson Hughes (من سنة ١٩١٩ حتى الآن) ، أى أنه يحتل مقعده منذ خمسة وثلاثين عاما .

٣ — وللشركة نائب رئيس من رجال البحرية الفرنسية ، وهو « الفيس أميرال « ديوران فيل » Durand Viel ، ونائب رئيس فرنسى ثان ، اسمه « ماكس باهون » (١) MAX BAHON .

٤ — الأعضاء الانجليز : عددهم عشرة ، أى ثلث عـدد أعضاء المجلس تقريبا ، وتختارهم الحكومة البريطانية دائما من غلاة المستعمرين ، وأعداء مصر الألداء ، وحسبنا أن نذكر من بين الأعضاء الحاليين ، « السير الكسندر كادوجان » ، خصم مصر فى مجلس الأمن فى سنة ١٩٤٧ ، و « اللورد هانكي » ، وهو من كبار المشرفين على لجان الحصر البحرى ، فى وزارة الخارجية البريطانية .

وقد ورد فى تقرير مجلس إدارة الشركة ، للجمعية العمومية للمساهمين ، فى اجتماعها الذى انعقد فى باريس فى ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، ما نصه :

« فى اجتماعكم بتاريخ ١٢ يونيو سـنة ١٩٥١ ، أحطناكم علما باستقالة «اللورد كرومر» فى أواخر سنة ١٩٥٠ ، وكان يمثل حكومة صاحبة الجلالة البريطانية فى مجلس الادارة ، منذ سنة ١٩٢٦ . وفى ١٣ مايو الماضى ، مات اللورد كرومر ، فاعترانا حزن عميق لفقده . وإنا لنحيي اليوم ذكرى زميل قديم لنا ، بتأثر شديد ، ولا شك أنكم تشاطروننا الشعور نحو الراحل » .

---

(١) اسم ماكس من الأسماء الشائعة عند اليهود .

تلك هى بريطانيا الاستعمارية فى شركة قناة السويس ، أو الشركة المصرية المساهمة التى وضعت بريطانيا يدها عليها ، واتخذت منها خنجرا أغمدته فى قلب مصر .

٤ — وبعد الحرب العالمية الثانية ، رأت الشركة أن الولايات المتحدة الأمريكية ، أضحت صاحبة كلمة مسموعة فى الشرق الأوسط ، فاختارت أحد رجال الدبلوماسية الأمريكية ، ليمثل حكومة بلاده فى مجلس إدارة الشركة ، وهو المستر « بنكنى تاك » Pinkney Tuck ، الذى كان سفيرا أمريكيا بالقاهرة ، وقد عين بمجلس إدارة شركة قناة السويس ، ومدة عضويته من سنة ١٩٤٨ إلى سنة ١٩٥٧ .

٥ — ولبلاد الشمال ، مندوب واحد ، فى مجلس الادارة ، وهو الهولاندى « دلبرا » D. A. DELP RAT

٦ — وأما مصر فلها فى مجلس الادارة خمسة ، وهم أحمد عبود (١٩٥٠ — ١٩٥٨) ، وواصف بطرس غالى (١٩٥٠ — ١٩٥٦) ، ومحمود فخرى (١٩٤٥ — ١٩٥٤) ، وشريف صبرى (١٩٣٧ — ١٩٥٧) وعلى الشمسى (١٩٥٣ — ؟) .

٧ — ويحتكر الفرنسيون أكثر من نصف مقاعد مجلس الادارة ، وكلهم من رجال الدبلوماسية القدامى ، أو ضباط الجيش والبحرية المتقاعدين ، وليس فيهم إلا مستعمر له فى تاريخ إذلال الشرق صفحات قاتمة .

٨ — ومع ذلك فان مجلس الادارة المشار إليه ، يستمد جاهه ووجوده ، من حكومة بريطانيا التى يمثلها فى المجلس عشرة أعضاء ، وهؤلاء الأعضاء هم رجال مكتب الشركة بلندن ، أى القوة الفعلية المشرفة على قناة السويس .

الادارة العامة

ولمكتب الشركة بباريس إدارة عامة ، نيطت الآن ، بأحد سفراء فرنسا السابقين ، استعمارى قديم ، يقال له « جورج بيكو » G. Picot ، وقد حل

بيكو محل رجل يقال له « ميشيل هومول » ، استقال فى سنة ١٩٥٣ من خدمة الشركة ، وقيل إنه أقيل .

اللجان

١ — لجنة الادارة ، وهى مؤلفة من « فرانسوا شارل رو » ، والفيس أميرال « ديوران فيل » وماكس باهون ، والفيكونت « دى روهان » والانجليزى « ميكلريد » ومعهم كأعضاء مساعدين : « تشارلز ريست » ، و « جوج إدجار بونيه » و « إميل مينوست » ، والسير « فرانسيس ويلى » .

٢ — لجنة مراجعة الخزائن :

الفيس أميرال ديوران فيل ، وماكس باهون ، وتشارلز ريست ، وجورج إدجار بونيه ، وإميل مينوست ، وسير فرانسيس ويلى ، مستر ميكلريد .

٣ — لجنة السندات :

تشارلز ريست ، وهمبرت دى وندل ، وماكس باهون ، والفيس أميرال ديوران فيل ، والفيكونت دى روهان ، والأستاذ شريف صبرى ، وجورج فيليبار ، والكونت دى لسبس ، ومارسيل ليبون ، والدوق دوديفيريه باسكييه ، وإميل مينوست ، والاستاذ محمود فخرى ، وجورج ادجار بونيه ، والبارون لوى دى بنوا ، ودلبرا ، والماركيز دى فوجيه ، وبنكتى تاك ، والأستاذ واصف بطرس غالى ، والمهندس أحمد عبود .

٤ — لجنة مراجعة الحسابات :

وتعينها الجمعيــة العمومية ، بقرار يصدر فى اجتماعها العــادى مرة فى كل سنة .

وأعضاؤها فى العادة من المحاسبين الفرنسيين بباريس .

٥ — اللجنة الاستشارية الدولية للأشغال :

وهى مشكلة من بعض كبار المهندسين الفرنسيين ، ومهندس هولاندى ، والمهندس المصرى طراف على ، وقد أضيف إليهم أخيرا مهندس من الولايات المتحدة الأمريكية ، وآخر بريطانى .

وعدا هذه اللجان ، يتكون مكتب الشركة بباريس من الادارة العامة ، ويتفرع عنها مكتب الادارة Cabinet de la Direction ، ومكتب ضابط اتصال يعمل خارج المكتب Hors Service ، ويطلقون على وظيفته Chargè de Mission وهى مهمة مريبة وغير مفهومة . والسكرتارية ، ولها رئيس ، ونائب رئيس ، ومكتب البريد ، وله رئيس ونائب رئيس ، والادارة العامة ، وإدارة الاحصاء والدراسات الاقتصادية ، ومكتب يقال له Economat أى مكتب البحوث الاقتصادية وإدارة المستخدمين ، وتنقسم إلى فروع مختلفة للموظفين ، والبحارة ، والمستخدمين البحريين ، والملاحظين ، وفرع للعمال . وإدارة المعاشات والخدمات الاجتماعية ، وإدارة الكانتين .

وتوجد إدارة عامة للحسابات والشئون المالية ، وإدارة مراقبة عامة وأخرى للمحفوظات وإدارة للرسائل وإدارة الخزينة ، وإدارة هامة للقضايا والتحرير وهكذا ، وكل تلك الادارات المختلفة مؤلفة من عناصر استعمارية بحتة ، ويشبه مقر الشركة بباريس وزارة ضخمة كائنة بشارع «استورج» رقم ١ بباريس ، ولا تعرف الحكومة المصرية أو الشعب المصرى شيئا عما يجرى بداخلها ، وفى مكتب الشركة بلندن ومكتبها بباريس ومكتبها بنيويورك تتقرر أهم مسائل مصر السياسية التى تحدث أبلغ الأثر بالنسبة لحاضرها ومستقبلها دون أن يكون لمصر صوت يرتفع أو عين ترى ما يدبر فى الظلام ! !

إدارة الشركة بمصر

تحتل الشركة بناءا بشارع لاظ أوغلى رقم ٤ بقصر الدوبارة بالقاهرة ، وهو يعد فى نظر الشركة بمثابة سفارة لها لدى الحكومة المصرية ، ويشرف

على هذه الادارة رجل فرنسى يسمونه الرئيس الأعلى للشركة ومعه نائب للرئيس الأعلى ، ويعاونهم سكرتارية عامة يرأسها دخيل متمصر ، محسوب على هذه البلاد فى الورق فقط ، وعمله الاتصال بالصحافة وبأولى النفوذ لتهيئة جو صالح للشركة بكافة الطرق والوسائل وتوجيه الدعاية لمصلحتها ، وإعداد الحفلات والولائم الخاصة ونحوها من ضروب الاتصال التى تحل المشكلات .

ويعاون هذا المتمصر بعض الكتبة والمحررين وجلهم من الأجانب أو الدخلاء ، ومكتب صحافة واستعلامات أنشىء فى السنوات الأخيرة ورصدت له اعتمادات لايستهان بها للتغلب على الدعاية الوطنية التى يقوم بها كاتب هذه السطور ، وصحيفته، قناة السويس ودار هذه الصحيفة ، ومن أساليب دعاية الشركة إصدار مجلة تطبع على ورق صقيل بدار شركة الاعلانات الشرقية ، وتغذية الصحف المحلية من حين إلى آخر بمقالات تحرر في مكتب الشركة بالقاهرة وتنشر كاعلانات بالصحف المصرية بأجور عالية القيمة ، وتدور كلها حول معنى واحد هو أن الشركة عمرت الصحارى المصرية وأنشأت فيها المدائن والقصور والحدائق ، وأنها صاحبة الفضل على هذه البلاد وأنها حسنة النية ومستعدة للجلاء عند نهاية أجل الامتياز ، ولا داعى للاستعجال أو التدبر منذ الآن ! !

ولكل صحيفة أو مجلة تصدر هنا بأية لغة نصيب من الاشتراكات يتفاوت حسب أهمية الصحيفة أو المجلة ويرصد عند إعداد الميزانية السنوية ونشرها .

ولهذه الدعاية أخرى مماثلة تدار من مكاتب الشركة فى الخارج ولكنها تكتب فى الصحف العالمية لغة غير اللغة التى تكتب بها هنا ، وتستعدى الدول الأجنبية على هذه البلاد للضغط على مصر منذ الآن حتى تقبل مد أجل الالتزام أو اختيار وضع آخر قريب من الوضع الحالى كقبول تعيين لجنة دولية شبيهة بلجنة الدانوب تحل محل الشركة أو انشاء شركة أخرى

برؤوس أموال مصرية وعالمية أو أمريكية ، كى تبقى قبضة الاستعمار مهيمنة على قناة السويس .

وبمكتب الشركة بالقاهرة أقسام وإدارات مختلفة لا يشغل أحد من المصريين وظيفة رئيسية بها .

ويتبع هذا المكتب إدارات تعمل بمنطقة نشاط الشركة بمدن قناة السويس وخصوصا فى مدينة الاسماعيلية وهى مقسمة إلى ثلاثة أقسام :

قسم الادارة وقسم الأشغال وقسم الملاحة ، ورئيس قسم الادارة ومعاونوه فرنسيون وتتبعهم السكرتارية الموجودة بالاسماعيلية ورئيس هذه السكرتارية ونائبه والمحرر الأول فرنسيون ، ويليهم قسم المستخدمين والصحة ، وهو برئاسة فرنسي ، والمكتب الادارى للصحة وهو مؤلف من عدد من الفرنسيين ومكتب للاشراف على شئون المستخدمين يرأسه ويديره عدد من الفرنسيين ، يعاونهم بعض المتمصرين ثم مكتب العمال وقد أسند إلي أحد المصريين ، وذلك كى يتفادى الأجانب الاحتكاك بالعمال وكي يلقى فى روعهم كذبا أن المصرى هو الذى يعاديهم والشركة هي الملاذ الأخير وهناك مكتب المعاشات والاعانات مؤلف على غرار المكاتب السابقة والمكتب القضائى الذى يديره أحد الفرنسيين ومكتب الحسابات والشئون المالية ولايشتغل به إلا فرنسي او دخيل وإدارة الآلة الكاتبة ثم الخزينة والمكتب المالى ولا يسمح للعنصر المصرى بالعمل فى تلك المكاتب مراعاة للسرية وهناك فروع للحسابات خاصة بكل من بورسعيد والاسماعيلية وبور توفيق وهى الأخرى توشك أن تكون احتكارا للأجانب أو المتمصرين ومعهم قلة من المصريين فى الوظائف الثانوية .

وعدا ماتقدم يوجد مكتب للأملاك الخاصة والمزروعات والايجارات برئاسة أحد المهندسين الفرنسيين وباقى أعضاء المكتب من فنيين وغيرهم من الأجانب فيما عدا وظيفتين كتابيتين للمصريين .

ولا يوجد بمستشفى سان فان سان دى بول أو الأقسام الطبية بالشركة

من المصريين إلا إثنان ببورسعيد بوظيفة مساعد طبيب وآخران بالاسماعيلية بوظيفة مساعد طبيب كذلك وأما مديرو المستشفيات والأطباء ورؤساء المعامل وغيرهم فكلهم من الاجانب من غير استثناء .

وقسم الترانزيت يرأسه فرنسى ويعاونه فرنسى ولهـذا القسم سكرتارية يديرها ويشغل وظائفها الرئيسية كلها فرنسيون كما أن بقسم الترانزيت إدارة حسابات كبيرة لايشتغل من المصريين فيها إلا كاتب من الدرجة الثانية ويليها مراقبة القياس والاحصاء وهي مشكلة من عناصر فرنسية بحتة وأهم من كل ما تقدم أقسام الحركة واللاسلكي ولا يشتغل بهـا فى الوظائف الكبيرة والصغيرة إلا الأجانب وقسم الميناء-وهو مؤلف من ضباط أجانب فيما عدا السيد محمد محمود نعيم ، وهو من الضباط البحريين الممتازين ولكنه ندب لعمل آخر حتى تبقى الوظائف الرئيسية أسرارا تحتكرها الشركة .

وللشركة وكالة رئيسية ببورسعيد برئاسة فرنسى ويعاونه فرنسيان آخران أحدهما بحرى والآخر إدارى ولهذه الوكالة سكرتارية برئاسة فرنسى ، ويتبع تلك الوكالة مكتب تجارى وحسابات مشكل من عناصر أجنبية ، اللهم إلا إذا قيل إن شارل فرج ويوسف مانولى مصريان وهما على كل حال كاتبان من الدرجة الثانية ومكتب القياس ببورسعيد ، ونذكر أسماء أعضائه على سبيل المثال تاركين للقارىء أن يتبين العنصر المصرى من هؤلاء ، وتلك هى الأسماء مرتبة حسب الدرجات .

ريتشرد جاردير . لوى دى لامارجيه . برنارد استيه لين. جاك دوماس. لوى كورو . شفيق حبشى . روبرت تيسييه . ريمون دى بيلجراد . توفيق قسيم . كلود بوردون . كلود أليبيه . ميشيل باكوس . اتيين مينوست . نصيف صابونجى. جان أجابيان . البير بيهار . كميل ناصر . بوغوص خزام. محمود الشناوى . ابراهيم طولان (كاتب درجة أولى) .

وقسم الرسائل برئاسة وكيل مكتب اسمه نقولا سيشاس ، وقسم الميناء وهو مؤلف من الضباط :

أندريه ليبنيك . أمديه أندريه فوبه . جاك ليونيه . فرانسوا كايول . جاك دوسوميه . دى فون برون . ديمترى ايميريس . وعلى غرار ما تقدم توجد أقسام مماثلة فى بور توفيق .

وفيما يلى أسماء كبار مرشدى السفن ولا يوجد بينهم مصرى واحد : —

جان ماليه . جير هاردوس ويت فوبيه . هارولد بيرجهايم . أندريه آمور . هارولد هيدلى . بول نوبل . جورج مارتان . شارل كوليمان . بيير ميتلمان. هنرى جالايس. هنرى لانجلوا . جورج فرانشون. دافيد برت. بيير دوماس . جوزيف هارنت . لويس رينييه . جاك دى لامير . وليم بارنت . جان لى تالك . يوهنس كيملار . روبرتو كاساراند .

وعدا ذلك توجد أقسام الأشغال والمهمات والمخازن ، وليس المصريون أحسن حظا فيها منهم فى الأقسام الأخرى فهم قلة نادرة لا تقوم بأى عمل رئيسى ولا تسطيع أن تقف على أى سر من أسرار العمل ، وإذا شاءت الشركة أن تنفى ما نقرره فلتعلم أن قوائم مستخدميها جميعا ومرتباتهم ودرجاتهم موجودة لدينا وسننشرها عند الاقتضاء .

* * *

قانون الشركات المساهمة

فى ٢٩ يوليو سنة ١٩٤٧ صدر القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ (١) بشأن بعض الأحكام الخاصة بالشركات المساهمة ووردت فيه النصوص الآتية : —

المادة الرابعة : « يجب أن يكون ٤٠ فى المائة على الأقل من أعضاء مجلس إدارة أى شركة مساهمة من المصريين وإلا بطلت جميع قراراته فضلا عن جواز الحكم على الشركة بغرامة لا تزيد على ألفى جنيه .

---

(١) منشور بالوقائع المصرية العدد رقم ٧٢ فى ٤ أغسطس سنة ١٩٤٧ .

« ومع ذلك يجوز لمجلس الوزراء أن يتجاوز عن هذا الشرط ، فيما يتعلق بالشركات ـ التي يكون نشاطها موجها بصفة خاصة إلى الاشتغال المالى فى مؤسسات أغلبها في الخارج » .

المادة الخامسة : « يجب ألا يقل عدد المصريين المستخدمين فى الشركات المساهمة عن ٧٥ فى المائة من مجموع المستخدمين ، ولا يقل مجموع مايتقاضونه من أجور ومرتبات عن ٦٥ فى المائة من مجموع الأجور والمرتبات التى تدفعها الشركة .

« ويقصد بكلمة مستخدم ، كل شخص قائم بعمل إدارى أو فنى أو كتابى أو حسابى ، يتقاضى مرتبا أو أجرا من الشركة عن عمله .

« وكذلك لا يجوز أن يقل عدد العمال المصريين عن ٩٠ فى المائة من مجموع العمال ولا أن يقل مجموع ما يتقاضونه من أجر عن ٧٠ فى المائة من مجموع أجور العمال التى تدفعها الشركة .

« ويجب استيفاء هذه النسب المقررة فى مدى ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ العمل بهذا القانون ، بحيث ينفذ منها الثلث على الأقل كل عام إلي أن تتم .

« ويجوز لوزير التجارة والصناعة أن يأذن باستخدام مديرين فنيين ومستشارين أخصائيين من الأجانب فى حالة تعذر وجود مصريين ، وذلك فى المدة التي يحددها ، ولا يدخل هؤلاء الفنيون فى حسابات النسب المقررة .

« وتسرى هذه الأحكام على ما يوجد فى مصر من فروع أو وكالات أو مكاتب لشركات مساهمة منشأة فى الخارج .

« ويعاقب بغرامة لا تزيد عن مائة جنيه عضو مجلس الادارة المسئول عن إدارة الشركة ، وكذلك المسئول عن إدارة الفرع ، أو التوكيل أو المكتب بالشركة المنشأة فى الخارج فى كل حالة تثبت فيها مخالفته أحكام هذه المادة ، ويعفى من العقوبة ، إذا ثبت وقوع المخالفة لسبب خارج عن إرادته .

المادة السادسة : « يجب تخصيص ٥١ فى المائة على الأقل من أسهم الشركة المساهمة للمصريين سواء عند تأسيس الشركة أو عند زيادة رأس المال .

« ولا يدخل فى حساب هذه النسبة الأسهم التى تكتتب بها الأشخاص المعنوية .

« وإذا لم تكتتب بالنسبة المذكورة فى المدة المحدد للاكتتاب على ألا تقل عن شهر جاز لوزير التجارة والصناعة مد أجل الاكتتاب لمدة أخرى لا تزيد عن شهر أو التجاوز عن هذه النسبة كلها أو بعضها .

« ويجوز لوزير التجارة والصناعة بموافقة مجلس الوزراء أن يقرر نسبة أكبر من النسبة المقررة فيما يتعلق بالشركات التى تزاول أعمالا ذات صبغة قومية خاصة .

« وتسرى أحكام هذه المادة فى حالة طرح الأسهم للاكتتاب العام أو فى حالة اكتتاب المؤسسين فى رأس مال الشركة .

« ولا تسرى على الشركات التى تأسست قبل صدور هذا القانون إلى أن تنتهى مدتها على أن تراعى حالة تجديدها .

المادة السابعة : « يجب التحقق دائما مما إذا كانت الحصص العينية فى الشركات المساهمة قدرت تقديرا صحيحا وتعين المحكمة المختصة خبيرا أو أكثر للقيام بذلك .

« ويحظر فيما يتعلق بهذه الشركات — تداول حصص التأسيس والأسهم التى تعطى مقابل الحصص العينية ، قبل نشر حساب الأرباح والخسائر عن سنتين كاملتين على الأقل من تاريخ صدور مرسوم التأسيس .

« ويحظر كذلك فصل هذه الأسهم عن قسائمها الأصلية ، ويوضع عليها طابع يدل على نوعها ، وتاريخ تأسيس الشركة طوال هذه المدة .

المادة الثامنة : « لا يجوز فيما يتعلق بشركات المساهمة ، تداول شهادات الاكتتاب ولا الأسهم بأزيد من قيمتها الاسمية ، مضافا إليها عند الاقتضاء مقابل نفقات الاصدار ، وذلك فى الفترة السابقة على صدور مرسوم تأسيس الشركة بالنسبة لشهادات الاكتتاب أو فى الفترة التى تلى صدور مرسوم التأسيس إلى نشر حساب الأرباح والخسائر عن سنة مالية كاملة بالنسبة للأسهم .

المادة التاسعة : « يقع باطلا كل تعامل فى الأوراق المالية مخالفا لأحكام هذا القانون ، ويجازى فاعله بغرامة لا تقل عن عشرين جنيها ولا تزيد على مائة جنيه .

« وإذا كان البائع من أعضاء الشركة المؤسسين أو من أعضاء مجلس الادارة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تزيد عن ألف جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين .

المادة العاشرة : « يشترط فى عضو مجلس إدارة أية شركة مساهمة أن يكون مالكا لعدد من أسهم الشركة أو لجزء من خمسين من رأس مال الشركة ، ضمانا لادارته . ومع ذلك يجوز أن ينص فى نظام الشركة على عدم زيادة القيمة الاسمية للأسهم التى يودعها كل عضو على ألف جنيه مصرى وتخصص الأسهم التى يملكها عضو مجلس الادارة لضمان إدارته .

ويجب إيداعها أحد المصارف المعتمدة من وزارة المالية لهذا الغرض ، فاذا لم يقدم الضمان على الوجه المتقدم بطلت عضويته .

« ويستمر إيداع هذه الأسهم مع عدم قابليتها للتداول لحين انتهاء مدة وكالة العضو ، والتصديق على الحساب الختامى لآخر سنة مالية قام فيها بأعماله .

المادة الحادية عشر : « يكون الموظفين الذين يندبهم وزير التجارة والصناعة صفة رجال الضبطية القضائية فى إثبات الجرائم التى تقع مخالفة لأحكام هذا القانون والقرارات الصادرة تنفيذا له .

ولهم كذلك فى سبيل مراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون حق الاطلاع على السجلات والدفاتر وعلى مديرى الشركات المسئولين عن إدارتها أن يقدموا لهم البيانات التى يطلبونها لهذا الغرض .

« المادة الثانية عشر : « على وزير التجارة والصناعة والشئون الاجتماعية والمالية والعدل ، تنفيذ هذا القانون ويعمل به بعد مضى ثلاثة أشهر من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية ، ويصدر وزير التجارة والصناعة القرارات اللازمة لتنفيذه » .

كان الواجب يقضى باخضاع شركة قناة السويس كغيرها من المؤسسات التى تعمل فى هذه البلاد لأحكام القانون المشار إليه ، خصوصا وأنها شركة مصرية مساهمة ، تستمد كيانها من سلطان الدولة المصرية ، صاحبة القناة ، ومانحة الالتزام .

ولكن الشركة تأبى إلا أن تكون خارجة على القانون ، ثائرة على النظام ، واستساغ حكام مصر فى ذلك الوقت هذا المنطق ، ودبرت الأمور فى الظلام ، وفيما يلى نبذة من المذكرة التى رفعها الأستاذ ممدوح رياض ، وزير التجارة والصناعة ، ، إلى مجلس الوزراء ، وقدم بها اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ :

« وعلى أثر صدور هذا القانون (١) ، قدمت شركة قناة السويس ، مذكرة فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٤٧ إلى وزارة المالية ، أوضحت فيها أن القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ لا ينطبق عليها ، وأنها تخضع للقانون الخاص رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، وطلبت فى نفس الوقت معرفة الادارة الحكومية التى تختص بعلاقتها مع الحكومة ، وهل مازالت إدارة شركات الامتياز بوزارة المالية ، أم أصبحت مراقبة شركات المساهمة ، التى أنشئت بوزارة التجارة والصناعة ، غير أنها لم تتلق ردا على مذكرتها ، إلى أن عرض مندوبها الموضوع فى أواخر يناير سنة ١٩٤٨ ، على وزارة التجارة والصناعة .

« وعندئذ قامت وزارة التجارة والصناعة ، بسؤال وزارة المالية ، عن

القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ .

رأيها فى الموضوع ، فأفادت بأن مجلس الدولة ، رأى تطبيق قانون الشركات على هذه الشركة ، فبادرت هذه الوزارة ، بمطالبة الشركة ، بتقديم البيانات التى تدخل فى نطاق قانون سنة ١٩٤٧ ، فأرسلت لها الشركة بعض البيانات الاجمالية التى لا تعطى التفصيلات المطلوبة مع تحفظها بعدم سريان قانون الشركات عليها ، غير أن قسم الرأى مجتمعا أفتى بجلسته المنعقدة فى ١٦ يونيو سنة ١٩٤٨ ، بأن الشركة مصرية ، وأنها تخضع لجميع القوانين المصرية التى تسرى على شركات المساهمة ، وأنه لا محل للقول بأن هذه الشركة منظمة بقانون خاص ، هو القانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، لأن أحكام هذا القانون ، قد نسخ منها ما لا يمكن التوفيق بينه وبين أحكام القانون العام اللاحق له .

« وعندما أخذنا فى بحث موقف الشركة من تنفيذ القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، طلبنا منها بيانا بالمسائل المعلقة بينها ، وبين الحكومة ، فقدمتها مبدية موافقتها على حل هذه الموضوعات ، بصفة نهائية ، إلى جانب موضوع الخلاف القائم على مدى انطباق قانون الشركات عليها »

« . . . . الخ »

« ومع تمسك كل طرف بوجهة نظره ، فيما يتعلق بانطباق قانون الشركات على الشركة أو عدم انطباقه ، رؤى إرجاء الفصل فى هذا الخلاف ، حتى تدرس هذه الموضوعات كلها ، لما ينطوى عليه بعضها من أهمية لا تقل عن أهمية زيادة النسبة المصرية بين أعضاء مجلس الادارة والموظفين والعمال ، وقد اتفق رأى ممثل الحكومة ، على أنه من المصلحة الكبرى جعل المفاوضات شاملة لشتى نواحى الخلاف بدلا من حصرها فى نطاق موضوع تطبيق قانون الشركات بصفة خاصة ، وقد عقدنا سبعة اجتماعات فى ١٥ و ١٩ و ٢١ سبتمبر و ١١ و ٢٣ و ٣١ أكتوبر سنة ١٩٤٨ ، قمنا خلالها ببحث هذه المواضيع مع الاتصال بالجهات المختصة » .

وجاء بالفقرة ٢٣ من المذكرة المشار إليها ما يأتى :

« وكان أول ما تناولته هيئة المفاوضات من أبحاث مدى انطباق قانون سنة ١٩٤٧ على شركة القنال ، وقد قدمت الشركة مذكرتين مدعمتين برأى استشارى لفقيه سويسرى ، هو الأستاذ «سوزير» هال ، من مدينة جنيف ، زاعمة أنه لن يتأتى إخضاعها لأحكام القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، وتستند الشركة فى تأييد مزاعمها إلى حجج بعضها قانونى ، وبعضها الآخر عملى » .

وجاء فى تقرير هيئة لجنتى المالية والتجارة بمجلس الشيوخ ، المؤرخ فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« عقد اتفاق بين الشركة والحكومة ، أقره البرلمان بالقانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٧ ، وقد سويت به مسائل مختلفة خاصة بمياه الشرب ، وصيانة مدينة الاسماعيلية ، وتبادل بعض الأراضى ، الداخلة فى الامتياز والخارجة عنه ، والتوسع فى الاعفاءات الجمركية ، وإعفاء بعض السيارات من الرسوم ، والسماح بانشاء نفق ، شرق محطة الاسماعيلية . والتزمت الشركة إزاء هذا كله ، بأن تدفع للحكومة إتاوة قدرها ... و ٣٠٠ جنيه سنويا ، وأن تنشىء طريق السويس فى حدود ... و ٣٠٠ جنيه ، وأن تفسح مكانين لعضوين مصريين فى مجلس الادارة ، على ألا تمس كراسى الأعضاء البريطانيين ، وأن تعين شبانا مصريى المولد (١) ، فى سلك مستخدمي الشركة بمصر تدريجيا إلى أن تصل نسبتهم إلى ٣٣ ٪ من مجموع المستخدمين فى سنة ١٩٥٨ ، على أن يعين مصرى فى كل ثلاثة خلوات » .

« ويلاحظ أن هذه أول مرة ، تفتح فيها الشركة الباب لأعضاء مجلس الادارة والموظفين المصريين ، على الرغم من أن قرارات مجلس الوزراء ، السابقة والخاصة بالشركات المساهمة ، صريحة فى ضرورة تمثيل المصريين فى إدارتها ، والتزام نسبة معينة من المصريين بين مستخدميها وعمالها ، فلم يطبق شىء من ذلك على شركة القناة ، مع أنها شركة مساهمة مصرية » .

---

(١) مصرى المولد تشمل الفرنسى والانجليزى والايطالى المولودين فى مصر ! !

ثم صدور القانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، الخاص بالشركات المساهمة ، وهو يقضى بتمصير هذه الشركات ، على النحو الآتى :

(ا) أن يمثل المصريون بنسبة ٤٠ ٪ من أعضاء مجلس الادارة فى كل شركة مساهمة .

(ب) أن يمصر المستخدمون ، فلا يقل عددهم عن ٧٥ ٪ من المجموع ، ومرتباتهم عن ٦٥ ٪ ، كما يمصر العمال أيضا ، فلا يقل عددهم عن ٩٠ ٪ ، وأجورهم عن ٨٠ ٪ ، على أن يتم ذلك فى ثلاث سنوات ، بحيث ينفذ الثلث كل عام ، وتستكمل النسبة فى سنة ١٩٥٠ » .

موقف شركة القناة

« وبمجرد صدور هذا القانون ، استمسكت الشركة بأن لها وضعا خاصا ، وأن قانون سنة ١٩٣٧ هو الذى يحكمها ، ولا محل لتطبيق قانون الشركات المساهمة الأخير عليها . ولكن وزارة التجارة — متفقة مع مجلس الدولة — ردت عليها بأنها ، وهى شركة مصرية ، لابد أن تخضع لهذا القانون ، وإن كانت لاتتردد فى نظر الصعوبات العملية ، التى يمكن أن تصادفها عند تطبيقه » ! !

ويستفاد من الفقرة المتقدمة أنه لاجدال فى خضوع شركة قناة السويس لقوانين البلاد ، ومنها القوانين المنظمة للشركات المساهمة ، وذلك بغير تمييز أو استثناء ، بينها وبين أية مؤسسة مصرية أخرى .

ولكن خلافا لهذا المبدأ ، ومن باب المحاباة للشركة ، لا أكثر ، روعى ما ادعت الشركة أنه صعوبات عملية ، تصادفها أثناء تطبيق القانون ، وهذه مسألة وقتية ، يمكن أن تزول بزوال الصعوبات ، ويكون حكم القانون ، هو الواجب الأخذ به .

ولتفنيد مزاعم الشركة ، ننقل فيما يلى نص القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٧ ،

الذى زعمت أنه دون غيره ينظم العلاقة بينها وبين الحكومة المصرية ، وأنها لا تخضع للقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، وسيتضح للقارىء بطلان ما زعمته الشركة ، وصحة ما رأته هيئة الرأى بمجلس الدولة مجتمعة .

فى ٣١ يوليو سنة ١٩٣٧ ، صدر القانون رقم ٧٢ المشار إليه ، وهذا نصه :

« وافق على الاتفاقات المبرمة بين الحكومة المصرية ، والشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، مع ما أدخل عليها من التعديلات — كما جاء فى المكاتبات التى تبودلت بينهما بتاريخ ٢٧ و ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ و ٤ مايو سنة ١٩٣٦ و ٢٤ مايو سنة ١٩٣٧ و ١١ و ١٤ يونيو سنة ١٩٣٧ ، وفى الاتفاقية الموقع عليها بتاريخ ٤ مايو سنة ١٩٣٧ ، الملحقة نصوصها بهذا القانون » .

ترجمة الخطابات المتبادلة

باريس فى ٢٧ — ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٧

حضرة صاحب الدولة رئيس مجلس الوزراء القاهرة

أبلغ وكيل شركتنا فى مصر الادارة العامة فى باريس نص المرسوم بقانون الخاص بالحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس والذى تزمعون دولتكم رفعه إلى الأعتاب الملكية .

وأتشرف بأن أقدم لدولتكم أسنى تشكرات مجلس إدارة الشركة للاجراءات التى رأت الحكومة المصرية اتخاذها لتؤيد — فى حدود قانون العملة المصرى — الحقوق التى تستمدها الشركة من فرمانات امتيازها ويود مجلس الادارة أن يرى فى هذه الاجراءات دليلا على اهتمام الحكومة بشؤون الشركة .

ويسرنى جدا أن أبلغ دولتكم أن المجلس كيما يدلل من جهته على رغبته المتواصلة فى زيادة توثيق الروابط القائمة بين الشركة ومصر وتلبية فى الوقت

نفسه للرغبة التى أبديتموها دولتكم قد قرر أن يفسح مجالا كبيرا فى سلك موظفى الشركة للشبيبة المصرية .

بناء على ذلك ستعمل منذ الآن الترتيبات اللازمة لتعيين شبان مصريي الولادة فى سلك مستخدمى الشركة فى مصر بصفة تدريجية بحيث تصل نسبتهم فى سنة ١٩٥٨ إلى ٢٥ ٪ من مجموع هؤلاء المستخدمين مع ملاحظة أنه سوف لا يقل عدد المصريين الذين يعينون عن واحد لكل ثلاثة خلوات .

وقد رأى مجلس الادارة كذلك أن اتفاقا مشبعا بروح الصداقة والتعاون كهذا لا يكون كاملا مالم يعزز باشتراك مصر فى إدارة الشركة نفسها .

لذلك أتشرف بأن أبلغ دولتكم أن مجلس الادارة تحقيقا لهذه الغاية سيقترح على الجمعية العمومية للمساهمين تعيين :

عضو مصرى يشغل الكرسى الخالى الآن فى المجلس .

عضو ثان مصرى يشغل أول كرسى يخلو بعد الكرسى الشاغر الآن .

على أن يظل مفهوما أن الخلوات التى قد تحصل فى الكراسى التى يشغلها الأعضاء البريطانيون تكون مستثناة من هذا الحكم .

هذا وفيما لو رأت الجمعية العمومية للمساهمين فى المستقبل أن تزيد عدد أعضاء مجلس الادارة ، حينئذ يعرض عليها أن تحتفظ بأحد الكراسى الجديدة لمصرى .

ومن البديهى أن مجلس الادارة سيحتفظ بكامل حريته، فيما يختص باختيار الأعضاء المصريين الذين سيعينون على أن رئيس مجلس الادارة سوف لا يتخلف عن المباحثة مقدما مع الحكومة المصرية فى شأن هذا الاختيار .

وأخيرا قد رأى المجلس من المناسب فى هذه الفرصة أن تستأنف الفكرة التى خطرت منذ البداية لمسيو دى لسبس وهى اشتراك الحكومة المصرية ماليا فى مشروعنا الخطير بواسطة إتاوة سنوية .

ومن دواعي الاغباط لى أن أخبر دولتكم أنه قد تقرر أن تدفع الشركة إلى الحكومة المصرية عن كل مدة اثنى عشر شهرا ابتداء من أول مايو المقبل وعلى أربعة أقساط متساوية مبلغا جملته ٠٠٠ و ٢٠٠ ج ٠ م ٠

وتفضلوا دولتكم بقبول عظيم تقديرى .

الرئيس

إمضاء (مركيز دى فوجويه)

القاهرة ٢٤ مايو سنة ١٩٣٦

جناب رئيس مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

باريس

أتشرف بابلاغكم أنى تسلمت خطابكم المؤرخ ٢٧ - ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ وبه تفضلتم باخطارى أن مجلس إدارة شركة قناة السويس البحرية رغبة منه فى توثيق الروابط التى تربطه بمصر قد قبل بناء على الرغبة التى أبدتها الحكومة المصرية أن يعين تدريجيا فى سلك مستخدميه فى مصر شبانا مصريى المولد بحيث تصل نسبتهم فى سنة ١٩٥٨ إلى ٢٥ ٪ من مجموع مستخدمي الشركة مع ملاحظة أنه سوف لا يقل عدد المصريين الذين يعينون عن واحد لكل ثلاثة خلوات .

ويسرنى أيضا أن أعلم أن مجلس إدارة شركتكم سيقترح على الجمعية العمومية للمساهمين تعيين عضوين مصريين يشغل أحدهما الكرسى الخالى الآن فى المجلس ويشغل الثانى أول كرسى يخلو بعد الكرسى الشاغر حالا .

ومن المتفق عليه أن الخلوات التى قد تحصل فى الكراسى التى يشغلها أعضاء بريطانيون لا يتناولها هذا الحكم وأنه فى حالة زيادة عدد أعضاء مجلس الادارة سيحتفظ بأحد الكراسى الجديدة لمصرى .

هذا وقد أخذت علما بأن مجلس الادارة مع احتفاظه بكامل حريته

فيما يتعلق بتعيين الأعضاء المصريين لن يتخلف عن مباحثة الحكومة المصرية مقدما فى شأن هذا التعيين .

هذا وأسجل مع الارتياح التام أن الشركة قررت اشتراك الحكومة المصرية ماليا فى عملية القناة وذلك بنقدها سنويا ابتداء من أول مايو من كل سنة وعلى أربعة أقساط متساوية مبلغا جملته ٢٠٠٫٠٠٠ ج . م .

ومن جهتى أبلغكم مع السرور أن المرسوم بتعيين الحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس قد صدر فى ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦ .

وفى نفس هذا التاريخ صدر قرار وزارى بتحديد الرسم الأعلى للمرور المنصوص عليه فى المادة ١٧ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ بمبلغ ٦٣ قرشا .

والمرسوم والقرار الوزارى المشار إليهما قد نشرا فى الوقائع المصرية رقم ٤٨ بتاريخ ٢ مايو ١٩٣٦ .

وإنى أنتهز هذه الفرصة لأعبر لكم ولمجلس الادارة عن خالص شكر الحكومة المصرية على المعونة الصادقة التى قدمها المجلس وإنى على يقين من أن الروابط الودية القائمة بين الحكومة المصرية والشركة ستزداد بهذه المناسبة توثقا فى المستقبل .

وتفضل ياجناب الرئيس بقبول فائق احترامى .

رئيس مجلس الوزراء

(على ماهر)

باريس فى ٢٤ مايو سنة ١٩٣٧

إلى حضرة صاحب المعالى مكرم عبيد باشا وزير المالية المصرية

إلحاقا للمحادثات التى دارت بيننا أخيرا يسرنى أن ابلغكم أن مجلس إدارة شركة قناة السويس رأى أن ينتهز الفرصة لاظهار رغبته الصادقة فى إرضاء الحكومة المصرية التى أتيح لها بفضل جهودها أن تفتتح عهدا جديدا فى تاريخ الأمة المصرية فقرر أن يرفع من مائتى ألف جنيه إلى ثلثمائة ألف جنيه المبلغ

السنوى الذى نص على دفعه للحكومة المصرية فى الاتفاقية المبرمة فى السنة الماضية بين الحكومة والشركة .

وقد أحيط المجلس علما بأنكم والحالة هذه ستتفضلون بتقديم الاتفاقية برمتها إلى مجلس الوزراء مع تأييدكم لها ليأذن بعرض الأمر على البرلمان خلال الشهر المقبل للتصديق على المرسوم المشار إليه فى كتابى المؤرخ ٢٧ أبريل سنة ١٩٣٦ .

وإنى واثق من أن الحكومة المصرية ستجد فى هذا القرار تأييدا لشعور الثقة والصداقة الذى ما فتئت تشعر به الشركة نحو الحكومة وإنى في الوقت نفسه أعبر عن اعتقادنا التام بأن الشركة ستلقى لدى حكومتكم المساعدة التى هى فى حاجة إليها حتى يمكنها النهوض بالمهمة الملقاة على عاتقها .

وتفضلوا معاليكم بقبول عظيم تقديرى .

الرئيس
(فوجويه)

القاهرة فى ١١ يونيه سنة ١٩٣٧

إلى حضرة صاحب المعالى وزير المالية

وفقا لما أخطرت معاليكم به أمس بالتليفون أتشرف بأن أؤيد لمعاليكم أن مجلس إدارة الشركة قرر بجلسته المنعقدة فى ٧ يونية الجارى الموافقة على التعديلات التى أدخلت فى الاتفاقية المبرمة فى السنة الماضية بين الحكومة المصرية والشركة وهذه التعديلات هى :

١ — ترفع الاتاوة السنوية المنصوص على دفعها للحكومة المصرية من ٠٠٠ و ٢٠٠ ج . م إلى ٠٠٠ و ٣٠٠ ج . م .

٢ — تأخذ الشركة على عاتقها إنشاء طريق فى خليج السويس بالشروط الواردة فى المعاهدة المصرية الانجليزية وذلك فى حدود مبلغ ٠٠٠ و ٣٠٠ ج . م .

٣ — ترفع نسبة الموظفين المصريين المشار إليها فى خطاب رئيس مجلس

إدارة الشركة إلى رئيس مجلس وزراء الحكومة المصرية بتاريخ ٢٧ — ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ من ٢٥ ٪ إلى ٣٣ ٪ حدا أقصى .

وإنى لمغتبط أن أبلغ معاليكم هذا القرار وأن أرى الاتفاق بين الحكومة والشركة يتم على هذه النتيجة المرضية وأرجو أن تتقبلوا عظيم تقديرى .

(دى بنوا)

القاهرة فى ١٤ يونيه سنه ١٩٣٧

إلى جناب المحترم مندوب الشركة العالمية لقناة السويس البحرية فى القاهرة .

أتشرف بابلاغكم أنى تسلمت خطابكم رقم ٥٣٤ المؤرخ ١١ يونية سنة ١٩٣٧ الذى تؤيدون به إشارتكم التليفونية فى اليوم السابق إذ أخبرتمونى أن مجلس إدارة شركة قناة السويس قد أقر بجلسة ٧ يونيه الجارى التعديلات التى أدخلت فى الاتفاقية المبرمة فى السنة الماضية بين الحكومة المصرية والشركة وهذه التعديلات هى :

١ — ترفع الاتاوة السنوية المنصوص على دفعها للحكومة المصرية من ٠٠٠ و ٢٠٠ ج . م إلى ٠٠٠ و ٣٠٠ ج . م .

٢ — تأخذ الشركة على عاتقها إنشاء طريق فى خليج السويس بالشروط الواردة فى المعاهدة المصرية الانجليزية وذلك فى حدود مبلغ ٠٠٠ و ٣٠٠ ج . م

٣ — ترفع نسبة الموظفين المصريين المشار إليها فى خطاب رئيس مجلس إدارة الشركة إلى رئيس مجلس وزراء الحكومة المصرية بتاريخ ٢٧ / ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٦ من ٢٥ ٪ إلى ٣٣ ٪ حدا أقصى .

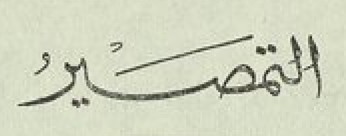
ويسرنى كل السرور أن أسجل قرار مجلس الادارة وإنى أغتبط معكم بأن الاتفاق بين الحكومة والشركة قد تم عند النتيجة المرضية .

وبهذه المناسبة أود بصفة خاصة وباسم الحكومة المصرية أن أشيد بذكر روح التعاون والثقة التى سادت مفاوضاتنا فى باريس مع جناب الماركيز

دى فوجيه رئيس مجلس إدارة الشركة وحضرات أعضاء المجلس الذين اشتركوا فى تلك المفاوضات كما أنى أؤكد لجنابكم عظيم تقديرى للجهود التى بذلتموها شخصيا والتى ساعدت كثيرا فى تحقيق الاتفاق .

وتفضلوا ياجناب المندوب بقبول فائق احترامى .

وزير المالية
(مكرم عبيد)



لم يحقق اتفاق سنة ١٩٣٧ تمصير الشركة المزعوم ، ولا أدل على السخرية من جانب الشركة والتخاذل من جانب الوزارات المصرية التى فاوضتها من أن تستخدم الشركة عددا من الأجانب المولودين بمصر ، ويقال إنهم مصريون بالمولد ! !

وفى تقرير هيئة لجنتى المالية والتجارة ، بمجلس الشيوخ ، وهو التقرير الذى تقدمت الاشارة إليه ، فصل عنوانه « تمصير الشركة » ، وقد جاء فيه إن التمصير ينصب على أعضاء مجلس الادارة ، والموظفين والعمال ، وبيان ذلك :

« أعضاء مجلس الادارة : اتفق على أن يزاد عدد المصريين منهم خمسة آخرون ، غير الاثنين الحاليين ، على أن يعين اثنان فورا فى المحلين الخاليين ، من بين العدد المخصص للفرنسيين ، وثالث فى أول خلو بالاستقالة أو الوفاة ، بين الأعضاء البريطانيين ، ويعين الرابع والخامس فى سنتى ١٩٥٩ و ١٩٦٤ بالتتالى » .

« الموظفون : لوحظ أن عددهم لغاية ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٨ يبلغ ٦٤٠

موظفا ، بين فنيين وإداريين وبحريين ، وغير بحريين . وليس من بينهم مصريون إلا ١٥٩ موظفا ، أى بنسبة ٨ و ٢٤ ٪ ، على أن من يعدون مصريين بينهم فى الواقع متمصرون ، ومعظمهم إنما يشغل الدرجات الدنيا ، فليس من بينهم فى وظائف خارج الدرجة ـ وحتى أرقى الوظائف إلا أربعة ، وهم جميعا متمصرون ، ويقتصرون على الوظائف الادارية ، ولا واحد من المصريين فى وظائف الدرجة الأولى وإذا كانت نسبة المصريين فى الوظائف الفنية والادارية تصعد إلى ٥ و ٣١ ٪ ، فانها فى الوظائف البحرية تهبط إلى ٧ ٪ تقريبا ، وقد اتفق على معالجة الموقف على النحو الآتى :

(ا) يبدأ فعلا بتعيين خمسين مصريا فى مدة لا تتجاوز أول يناير سنة ١٩٥٠ ، منهم ١٨ فى الدرجات العليا — ٣ فى الأولى موزعين على أقسام الشركة الثلاثة ، و ٦ فى الثانية ، و ٩ فى الثالثة ، ويقسم الباقى مناصفة بين الدرجتين الرابعة والخامسة . وحددت مؤهلات كل درجة من الشهادات المتوسطة والعالية ، المصرية والأجنبية .

« كل تعيين آخر فى وظائف خالية أو مستجدة بعد توقيع هذا الاتفاق ، يكون بنسبة ٩ مصريين إلى أجنبى واحد فى الوظائف الادارية ، و ٤ مصريين إلى أجنبى واحد فى الوظائف الفنية . ولا تخرج عن هذه النسبة أية وظيفة مهما سمت ، اللهم إلا وظائف خارجة عن الدرجة للمستشارين المختصين والفنيين والمؤهلين والأطباء .

(ب) القباطنة والمرشدون :

« يبلغ عـددهم الآن ١٤٩ ، وليس فيهم مصريون إلا ٦ ذو مؤهلات و ٤ بدون مؤهلات ، وجل الباقى من الفرنسيين والبريطانيين .

« وقد اتفق على أن يبدأ بتعيين ٢٠ مرشدا مصريا من ذوى المؤهلات إن أمكن ، وفى التعيينات المستقبلة يؤخذ مرشد مصرى ، فى مقابل مرشد أجنبى إلا إن تعذر ذلك .

(ج) موظفو الهيئة البحرية :

« وهم مستخدمو القاطرات البحرية غير المرشدين ، وعددهم ٢٨ ، منهم ٣ مصريون فقط .

« ورؤى أن يعين فورا أربعــة مصريون آخرون ، على أن يؤخذ فى التعيينات المستقبلة مصرى ، مقابل أجنبى .

العمال :

وهم بدورهم طبقات ، فمنهم رؤساء ، ومنهم عمال . والآخرون موزعون بين درجات خمس متلاحقة . وبقـدر مايكثر المصريون فى الدرجات العليا ، فليس لهم في رؤساء العمال إلا واحد من ٣٦ أى بنسبة ٣ ٪ . ونسبتهم فى عمال الدرجة الأولي ٨ ٪ ، وفى عمال الدرجة الثانيــة ٤٨ ٪ ، أما عمال الدرجتين الثالثة والرابعة ، فنسبة المصريين فيهم تقترب من النسبة التى فرضها قانون الشركات ، وعمال الدرجات الخامسة مصريون جميعا » .

« وقد تقرر أن تشغل الوظائف التى تجــد أو تخلو من رؤساء الأعمال والعمال ، منذ الآن بمصريين ، ماعدا بعض الأعمال التى تتطلب تخصصا عاليا فيرقى لها من العمال الموجودين فى الشركة الآن ، أو يعين فيها عمال ورؤساء عمال أجانب . وقد حددت هذه الأعمال بمقدار ٢١٠ وظائف ورد بيانها فى هذا الاتفاق . ولوزير التجارة أن يعيد النظر فيها مع الشركة ، ونزولا عند بعض الاعتبارات الانسانية ، ومراعاة لأبناء رؤساء الأعمال ، والعمال الباقين يجوز للشركة أيضا أن تعين واحدا غير مصرى من كل خمسة أجانب يتركون الخدمة » .

« وإذا جدت أعمال ، تستدعى زيادة عـدد العمال ، ورؤساء الأعمال ، فانه لايجوز أن تزيد نسبة الأجانب عن ٥ ٪ ، ممن تعينهم الشركة للوفاء بحاجاتها المستجدة .

وتراجع الحكومة عدد العمال، ورؤساء الأعمال، كل ثلاث سنوات، لتتبين مدى احترام هذه الأوضاع، وتشرف على احترام نسب المصريين بينهم ومدى نمو هذه النسبة.

* * *

هذا هو التمصير الذي يرمي إليه الاتفاق، ويبدو منه - فيما يتعلق بأعضاء مجلس الادارة - أنه سيكون للمصريين منهم ٧ في سنة ١٩٦٤، في حين أن قانون الشركة يقضي بتعيين ١٣ عضوا فورا.

أما فيما يتعلق بالموظفين والعمال، فانه من المنتظر أن تحصر الشركة، وفقا لنسب قانون الشركات قبل انتهاء مدة الامتياز، فيما عدا القباطنة، وموظفي الهيئة البحرية. ومن الممكن أن تصعد النسبة في هؤلاء أيضا، صعودا كبيرا إذا أعددنا العدة لذلك منذ الآن.

« وواضح أن هذا التمصير يعتمد على تدرج أطول زمنا، مما قصد إليه قانون الشركات، تفاديا لأية قلقلة أو تباطؤ في سير العمل بالقناة، ورغبة في أن يتم الانتقال من الأيدي الأجنبية إلى الأيدي المصرية في يسر وهوادة »

« وإذا كان قد فاتنا شيء فيما يتعلق بأعضاء مجلس الادارة، فانه قصد فيما يتعلق بالموظفين أن يكون التمصير حقيقيا ومجديا، لا صوريا عديم القيمة في المستقبل. ففتح أمام المصريين، باب وظائف الشركة كلها، صغيرها وكبيرها في كل قسم من أقسامها، ونص على اشتراك مندوب من الحكومة مع لجنة الشركة في استعراض المرشحين للوظائف والمفاضلة بينهم، ووضعت قيود دقيقة في تحديد الجنسية المصرية.

وكأنما أريد بالاتفاق المعروض أن يطبق قانون الشركات المساهمة على شركة القناة، تطبيقا أتم وأمكن وإن كان في مدى أبعد وأطول ».

* * *

وقبل أن نبدى ملاحظاتنا على ما جاء بذلك التقرير ، نعرض فيما يلى النصوص التي وردت فى اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، خاصة بما سموه تمصيرا للشركة ، ثم نبين عيوب هذا الاتفاق ، واتجاهات الشركة ومراميها ، من واقع التقرير الذى عرضت به الاتفاق على الجمعية العمومية المساهمين فى سنة ١٩٤٩ ، والمخالفات التي ارتكبت فى مجال التطبيق .

النصوص التي وردت فى اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

الباب الأول

هيئة المستخدمين

مادة ١ — تطبق أحكام هذا الباب على مستخدمى أقسام الشركة فى مصر وهم يخضعون للوائح الشركة ويقسمون من حيث الكادر إلى خمس فئات هى :

(١) الموظفون والمستخدمون . (٢) القباطنة المرشدون .

(٣) موظفو الهيئة البحرية . (٤) رؤساء الأعمال .

(٥) العمـال .

وتطبق القواعد الآتية فى اختيار أفراد هـذه الفئات ويعمل بها ابتداء من تاريخ التوقيع على هذا الاتفاق :

ومن المسلم به أن الشركة لا تقيم أى تمييز بين مستخدميها بسبب الجنسية من حيث المرتبات وشروط الترقية ، والميزات الوحيدة التي يجوز منحها للمستخدمين غير المصريين هى الآتية :

(ا) بدل التوطن الأول عند وصول المستخدم — المعين من الخارج إلى مصر .

(ب) بدل عودة هذا المستخدم إلى وطنه عند انتهاء مدة خدمته .

(ج) زيادة طفيفة فى البدل الممنوح عن المصروفات المدرسية لتمكين أولاد المستخدم من متابعة دراساتهم فى بلدهم الأصلى .

(د) سلف عقارية بقصد تملك عقار فى بلد الأصل للاقامة فيه بعد انتهاء مدة الخدمة .

(هـ) بدل اغتراب لصالح الموظف المعين مباشرة من الخارج بحيث لا يزيد على ٢٥ ٪ من المرتب .

(١) الموظفون والمستخدمون

مادة ٢ :

(ا) تشمل وظائف الموظفين والمستخدمين :

وظائف خارج نظام الدرجات . وظائف إدارية . وظائف فنية.

والوظائف الادارية والفنية موزعة على الدرجات الخمس لهيئة المستخدمين .

(ب) فيما يتعلق بالوظائف الادارية والوظائف الفنية تطبق النسب الآتية فى التعيينات التى تدعو الحاجة إليها على أثر انتهاء الخدمة أو بسبب إنشاء وظائف .

تسعة مصريين لكل عشر وظائف إدارية .

أربعة مصريين لكل خمس وظائف فنية .

وقد حدد كشف الوظائف الفنية باتفاق الطرفين « ينظر الملحق (١) »

وتحدد النسبة الواجبة التطبيق بنوع الوظيفة الشاغرة أصلا ويبدأ تطبيق هذه النسب من تاريخ التوقيع على هذا الاتفاق .

(ج) ولكى تدعم منذ الآن ، بعناصر مصرية ، الوظائف المتوسطة والعليا فى سلك المستخدمين تتعهد الشركة بأن ترقى أو تعين بصفة

استثنائية ١٨ مصريا ، يدخلون فى تطبيق النسب المبينة بعاليه ، ويكون توزيعهم على الوجه الآتى :

(١) ثلاثة فى الدرجة الأولى (واحد فى كل من قسم الملاحة وقسم الأشغال والقسم الادارى) خلال ستة شهور من تاريخ العمل بهذا الاتفاق .

(٢) ستة فى الدرجة الثانية فى خلال مدة أقصاها أول يناير سنة ١٩٥٠ .

(٣) تسعة فى الدرجة الثالثة خلال مدة أقصاها أول يناير سنة ١٩٥٠ .

ويوزع الموظفون المشار إليهم فى (٢) و (٣) بين الأقسام الثلاثة حسب الحاجة .

(د) علاوة على ذلك ، ومع احتساب تعيينات المصريين التي أجريت ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٩ ، تؤكد الشركة نيتها فى أن ترفع إلى ١٦ مجموع تعيينات المصريين عن سنة ١٩٤٩ فى كل من الدرجتين الرابعة والخامسة .

(هـ) فيما يخص الوظائف الخارجة عن نظام الدرجات .
فى الواقع وظائف مديرين فنيين ومستشارين متخصصين وفنيين مؤهلين تأهيلا عاليا ، يجوز للشركة بصفة استثنائية أن تعين من الخارج الموظفين اللازمين ليشغلوا مباشرة المراكز التى تخلو من هذه الوظائف بسبب انتهاء الخدمة أو بسبب إنشاء وظائف جديدة ، وذلك فى حدود ست وظائف فى الأقسام الثلاثة وأربع وظائف لأطباء لغاية انتهاء مدة الامتياز وبصرف النظر عن النسب المبينة فى الفقرة (ب) .

وإذا لم تباشر الشركة حقها المبين بعاليه وشغلت هذه الوظائف بترقية موظفين موجودين بالخدمة أو باجراء تعيينات من مصر فيما يتعلق بالأطباء

فان من يحلون عدديا محل الذين تنتهى خدمتهم من الموظفين أو من المستخدمين الخارجين عن نظام الدرجات يدخلون فى النسبة الخاصة بشغل الوظائف الفنية والموضحة فى الفقرة (ب) بعاليه .

(ب) الشهادات — الامتحانات

مادة ٣ :

(١) يكون تعيين الموظفين المصريين فى الوظائف الادارية من الدرجة الخامسة من بين المرشحين الحاصلين على الدبلومات أو الشهادات المذكورة فى الملحق (ب) .

ويجوز أيضا قبـول المرشحين المصريين غير الحاصلين على شهادات فى الدرجة الخامسة ، ولكن بمرتب أساسى دون الحد الأدنى للمرتب الأساسى المعمول به حاليا لهذه الدرجة . ولايجوز ترقيتهم إلى الدرجة الرابعة حسب حاجة العمل إلا بعد مضى ست سنوات فى خدمة الشركة بما فيها فترة التمرين — يكون عملهم خلالها مرضيا .

وتشغل الشركة الخلوات التى تحدث فى الوظائف الادارية من الدرجة الرابعة ، عن طريق الترقية من بين موظفى الدرجة الخامسة أو عن طريق التعيين المباشر — فى حدود مقتضيات العمل — من الحاصلين على دبلومات عليا « انظر الملحق ج » .

(٢) ويجوز للشركة أن تشغل الخلوات التى تحدث فى الوظائف الفنية من الدرجة الثالثة ، عن طريق الترقية من بين موظفى الدرجة الرابعة أو عن طريق التعيين المبـاشر — فى حدود مقتضات العمل — من الحاصلين على دبلومات عليا « انظر الملحق د » .

(٣) تضم اللجنة المشكلة بمعرفة الشركة — لفحص ترشيحات المصريين ووضع كشف المرشحين الذين تنتخب منهم إدارة الشركة من يقع عليهم

اختيارها — شخصية مؤهلة تختارها الحكومة . وتمتحن اللجنة المرشحين من حاملي الدبلومات العليا والمرشحين من حاملي الشهادات والدبلومات المتوسطة والمرشحين ممن لايحملون شهادات كل فئة على حدة .

(ج) القباطنة والمرشدون وضباط الميناء وضباط المهمات

مادة ٤ :

(ا) تعين الشركة — حسب القواعد المعمول بها « انظر الملحق هـ » بالأولوية وعلى قدر احتياجاتها ٢٠ مرشدا مصريا جديدا ، غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية الحاصلة على المؤهلات اللازمة فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية من أصحاب المؤهلات ، بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل .

(ب) بعد تعيين العشرين مرشدا مصريا الجدد ، تختار الشركة مرشدا مصريا مؤهلا عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر مؤهلة غير مصرية بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل . ومن المتفق عليه أن نسبة الواحد على اثنين المستحقة عن التعيينات التى تمت يعمل على تحقيقها فى التعيينات اللاحقة .

(ج) تعيينات ضباط الميناء وضباط المهمات التى تتم وفقا لنفس القواعد الواردة فى الملحق (هـ) تحتسب فى تطبيق النسب الموضحة فى الفقرتين السابقتين .

(د) موظفو الهيئة البحرية

مادة ٥ :

(ا) ترفع الشركة — طبقا للقواعد المعمول بها — عدد المصريين

فى هيئة الموظفين البحريين إلى سبعة ، وذلك فى خلال شهرين من تاريخ التوقيع على هذا الاتفاق .

(ب) وبعد بلوغ هذا العدد تعين الشركة — حسب القواعد المعمول بها — مصريا مؤهلا عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية مؤهلة بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل . ومن المتفق عليه أن نسبة الواحد على اثنين المستحقة عن التعيينات التى تمت يعمل على تحقيقها فى التعيينات اللاحقة .

(ﻫ) الجنسية

مادة ٦ — يجب أن يكون المرشح المصرى مولودا لأب يعد مصريا بالتطبيق للمواد من ١ إلى ٥ والمادة ٦ (فقرة ١ و ٢) من المرسوم بقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٢٩ أو النصوص المعادلة من أى تشريع جديد فى هذا الشأن .

(و) رؤساء الأعمال والعمال

(ا) الموجود منهم فى الخدمة فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٨

مادة ٧ — تشغل الوظائف التى تخلو بين رؤساء الأعمال والعمال — عدديا وبقدر الحاجة — بتعيين رؤساء أعمال وعمال مصريين على أن تراعى فى ذلك الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين (ا) ، (ب) من هذه المادة .

(ا) يجوز للشركة — عند شغل ما يخلو من الوظائف التى تتطلب أشخاصا متخصصين تخصصا عاليا — أن تختار من بين الموجودين فى خدمتها من يشغلون الوظائف الشاغرة أو أن تعين دون قيد

رؤساء أعمال أو عمالا مصريين أو غير مصريين بعدد يعادل عدد الوظائف التى أصبحت خالية .

وقد حدد العدد الحالى للوظائف التى تتطلب أشخاصا متخصصين تخصصا عاليا باتفاق الطرفين بـ ٢١٠ وظيفة . وورد بيان هذه الوظائف بالكشف (ملحق و) الذى يجوز إعادة النظر فيه بالاتفاق مع وزير التجارة والصناعة باضافة وظائف مؤقتة أو دائمة قد يقتضيها تنفيذ أشغال جديدة أو استخدام آلات أو مهمات أو معدات جديدة .

(ب) لشغل الوظائف التى تخلو بين رؤساء الأعمال والعمال الآخرين غير المصريين ، ولمراعاة بعض الاعتبارات الانسانية على الأخص لصالح أبناء رؤساء أعمال أو عمال الشركة السابقين ، ويجوز للشركة أن تعين رئيس أعمال أو عاملا غير مصرى عن كل خمسة رؤساء أو عمال غير مصريين يتركون الخدمة .

ويجوز تعيين رؤساء الأعمال والعمال المعينين وفقا للفقرتين (ا) و (ب) إما فى الدرجة التى خلت فيها الوظيفة وإما فى الدرجات الأدنى منها .

(٢) زيادة العدد

مادة ٨ — إذا اقتضى تنفيذ أشغال جديدة أو استخدام آلات أو معدات أو مهمات جديدة زيادة عدد هذه الفئة فان نسبة غير المصريين لا يجوز أن تزيد على ٥ ٪ ممن تعينهم الشركة للوفاء بحاجاتها المستجدة .

مادة ٩ — يجمع عدد العناصر المصرية الداخلة — وفقا لحكم المادتين ٧ و ٨ — فى هيئة رؤساء الأعمال والعمال ، ويرحل المجموع من سنة إلى سنة لكى يؤخذ فى الاعتبار اجمالا عند المراجعة التى يجوز للحكومة إجراؤها كل ثلاث سنوات .

(ز) الدخول إلى مصر والاقامة والعمل فيها

مادة ١٠ — التصاريح والمستندات (من تراخيص وبطاقات وتأشيرات الخ ...) اللازمة لدخول مستخدمي الشركة — المعينين طبقا للقواعد الموضحة بهذا الاتفاق إلى مصر والاقامة فيها والعمل فى خدمة الشركة ، تمنح بناء على طلب الشركة لأصحاب الشأن ولأزواجهم ولمن يعولون من أولاد . إلا إذا كان الأمر يخص أشخاصا غير مرغوب فيهم طبقا لقوانين ولوائح بوليس الآداب والبوليس الصحي أو لأسباب تتعلق بالأمن العام أو بأمن الدولة فى الخارج .

ويراعى ما تقدم عند تجديد التصاريح والمستندات الخاصة بهؤلاء المستخدمين وكذلك بمن هم الآن فى خدمة الشركة .

وإذا كانت القوانين واللوائح ، التى تحد من بعض أوجه النشاط ، تتعارض حالا أو مستقبلا مع منح هذه التصاريح والمستندات فانها لاتطبق على المستخدمين الذين تعينهم الشركة إلا بالقدر الذى لا يترتب عليه أى تقييد لعملهم فى خدمة الشركة دون سواها .

(ح) تطبيق القواعد السابقة

مادة ١١ — يخطر وزير التجارة والصناعة الشركة بأسماء الموظفين المكلفين بالتحقق من تطبيق القواعد المنصوص عليها فى الباب الأول من هذا الاتفاق .

الباب الحادى عشر

مسائل العمال

مادة ٢٢ — فيما يتعلق بقرار لجنة توفيق بورسعيد المتخذ بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ المصدق عليه من وزير الشئون الاجتماعية فى أول أبريل ١٩٤٨

ولتسوية الخلاف القائم بين الشركة وعمالها بسبب هذا القرار تسوية نهائية قد تم الاتفاق على ما يأتى :

(١) ينطبق هذا القرار على العمال غير المقيدين « المندمجين » الذين كانوا فى خدمة الشركة فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ دون سواهم .

(٢) سنوات الخدمة التى قضاها هؤلاء العمال فى خدمة الشركة بأى صفة كانت قبل هذا التاريخ ، تدخل فى احتساب معاشاتهم بالقدر الذى تمت فيه مساواتهم بالعمال المقيدين من قبل .

(٣) يمنح كل من العمال المذكورين مبلغا سنويا مساويا للفرق بين كسبه الشهرى القديم وكسبه الشهرى الذى تقرر له ابتداء من ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ مضروبا فى عدد سنوات خدمته المحتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٨ .

(٤) يمنح علاوة على ذلك لمن كانوا من هؤلاء العمال فى خدمة الشركة فى أول يناير سنة ١٩٤٠ مبلغا مساويا لثلث كسبهم الشهرى الجديد عن كل سنة خدمة محتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٠ .

(٥) لن تتحمل الشركة نحو عمالها أى التزام آخر ناتج عن هذا القرار .

الباب الثانى عشر

أحكام ختامية

مادة ٢٣ — تبقى الاتفاقات التى سبق عقدها بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس نافذة فى كل ما لا يخالف الأحكام المبينة بعاليه .

تحرر من نسختين بالقاهرة فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ .

وزير	رئيس مجلس إدارة
التجارة والصناعة	الشركة العالمية لقناة السويس البحرية
امضاء (ممدوح رياض)	امضاء (ف . شارل رو)

النصوص الملحقة بالبنود المتقدمة

ملحق ا « مادة ٢ »

الموظفون المعتبرون فنيين

وكلاء الوكلاء الرئيسيين لقسم الملاحة . المهندسون والمعماريون والرسامون . رؤساء الحسابات ووكلاؤهم ومن إليهم .

رؤساء المكاتب المحاسبون ووكلاؤهم . الرؤساء المحاسبون والمحاسبون.

الصرافون الرئيسيون والصرافون . موظفو قسم القياس .

موظفو قسم الحركة . موظفو الاشارات واللاسلكي .

الكتبة الفنيون. الصيادلة وغيرهم من أخصائى القسم الطبى . غير الأطباء .

ملحق ب « مادة ٣ »

الشهادات والدبلومات المطلوبة للقبول فى الدرجة الخامسة

شهادة اتمام الدراسة الثانوية المصرية « بكالوريا » « السنة التوجيهية » .

شهادة اتمام الدراسة الثانوية الفرنسية « بكالوريا بقسميها » .

شهادة التجارة المتوسطة والمحاسبة التى تمنحها وزارة المعارف العمومية .

الشهادة العليا للدراسات التجارية « من البعثة العلمانية ومن مدرسة سان مارك بالاسكندرية » .

شهادة الدراسات التجارية (مدرسة القديس يوسف بالخرنفش) .

شهادة المركز الاجتماعى بمدرسة الحقوق الفرنسية بالقاهرة .

شهادات المدارس التجارية العليا بفرنسا .

ملحق ج « مادة ٣ »

الشهادات العليا المطلوبة للقبول مباشرة
فى الوظائف الادارية من الدرجة الرابعة

(١) شهادات مصرية أو فرنسية :

الليسانس فى الآداب . الليسانس فى الحقوق .

الليسانس فى التجارة — أو بكالوريوس فى التجارة . الليسانس فى العلوم .

دبلوم مدرسة الدراسات التجارية العليا بباريس .

دبلوم مدرسة العلوم السياسية بباريس .

(٢) شهادات انجليزية أو أمريكية :

شهادة بكالوريوس فى الآداب (من الجامعات الانجليزية والأمريكية) .

شهادة بكالوريوس فى العلوم (من الجامعات الانجليزية والأمريكية) .

ملحق د « مادة ٣ »

الدبلومات التى تخول لحامليها الالتحاق
مباشرة بالوظائف الفنية من الدرجة الثالثة

١ — دبلومات مصرية :

كلية الهندسة . مدرسة الفنون الجميلة العليا (العماره) .

مدرسة الفنون الجميلة العليا . مدرسة الفنون التطبيقية العليا .

المعهد العالى للعلوم الهندسية .

٢ — دبلومات فرنسية :

مدرسة الهندسة . مدرسة السنترال للفنون والصناعات .

مدرسة الطرق والكبارى . مدرسة المناجم العليا .

مدرسة الهندسة البحرية . مدرسة الطيران العليا .

مدرسة الفنون الجميلة الأهلية . مدرسة الكهرباء العليا .

مدرسة المناجم بسان اتيين . مدرسة الفنون والصناعات الأهلية .

المعهد الكاثوليكى للفنون والصناعات بليل . المعاهد الكهربائية بالكليات.

مدرسة العمارة . المدرسة الخصوصية للأشغال العمومية .

مدرسة السنترال بليون .

مدارس الكهرباء والميكانيكا بباريس ومرسيليا .

٣ — دبلومات أجنبية أخرى :

الدبلومات الفنية من جامعات أو مدارس عليا أجنبية المعادلة لدبلومات الفئتين ١ و ٢ .

ملحق هـ « مادة ٤ » :

على المرشحين لوظائف القباطنة المرشدين ووظائف ضباط الميناء أو ضباط المهمات أن يقدموا المستندات المنصوص عليها فى اللائحة وأن تتوفر فيهم المؤهلات الآتية :

(ا) أن تقل سنهم عن ٣٥ سنة .

(ب) أن يكونوا حاصلين على شهادة ربان لأعالى البحار .

(ج) أن يكونوا قد قضوا ١٠ سنوات على الأقل فى الملاحة فى أعالى البحار منها سنتان على الأقل بعد تاريخ الحصول على شهادة ربان لأعالى البحار .

(د) أن تتوفر فيهم الصفات المهنية والخلقية على أحسن وجه .

(هـ) أن يجتازوا كشفا طبيا مرضيا أمام الأطباء المعتمدين من الشركة وأن يقدموا شهادة حدة نظر من طبيب اخصائى معتمد .

(و) أن يجيدوا التكلم بالفرنسية أو الانجليزية .

ملحق و «مادة ٧» :

الوظائف التي يلزم لشغلها موظفون متخصصون تخصصا عاليا والتي يكون للشركة الحق في أن تعين فيها دون قيد وفي الدرجة التي تراها ملائمة — رؤساء أعمال وعمالا ممن يقع عليهم اختيارها بصرف النظر عن جنسيتهم .

قسم الملاحة :

ملاحظو الميناء	٤
رؤساء رصادون	٥
ملاحظو الأحواض	٢
ملاحظو احتساب ساعات العمل	٥
رؤساء فرق المناورات	٣
رؤساء فرق الميكانيكيين	٤
رؤساء أعمال ورؤساء فرق الاشارات	٤
رئيس التركيبات في قسم الاشارات	١
سكرتير ورشة الاشارات	١
ميكانيكيون أولون	٦
ميكانيكيون مختارون	١٤
ميكانيكيون درجة أولى	١٧
ميكانيكيون كهربائيون للاشارات	١٣
ميكانيكون كهربائيون للاسلكى	
ميكانيكيون كهربائيون لورشة الغاز	
عمال التركيبات الكهربائية للاشارات	
كهربائي ممتاز	٣
برادون كهربائيون	
كهربائيو القاطرات البحرية	٦
ملاحظو الأرصفة	٣
رؤساء وحدات بحرية صغيرة درجة أولى	١٣
رؤساء طواقم القاطرات البحرية الكبرى	
المجموع	١٠٤

القسم الادارى :

رئيس ممرضين ومكلف بالعمل على جهاز فحص القلب بالكهرباء	١
رئيس ممرضين ومساعد التخدير	٢
عامل مكلف بأجهزة التصوير بالأشعة	١
ميكانيكي كهربائي لجهازات المستشفى وجناح الجراحة الجديد	١
ملاحظ الحدائق ومنسقها	١
ملاحظ تربية الزهور	١
المجموع	٧

قسم الأشغال :

ورشة البرادة :

خراطون	٢
عمال آلات	٢
عمال ميكانيكا دقيقة جدا	١
برادون خراطون على الفريزة	٣
عمال محركات للاصلاحات والضبط	٢

ورشة السباكة :

سباكون — عمال نماذج صب	٢
عامل قوالب الصب	١

ورشة النحاس :

نحاس للقزانات	٢
نحاسون للفرم (الأشكال)	٢
نحاسون فى الانشاءات البحرية	٢
لحامون	٢
لحامون وعمال قطع تحت الماء	٢

ورشة الحدادة :

حدادون إخصائيون	٢

ورشة التركيبات :

عمال تركيبات	٥
إخصائيو مناورات آلات الرفع	٢

ورشة الكهرباء :

المحطات الرئيسية	٧
اخصائيون برادون	٤
عمال تركيبات كهربائية	٤

ورشة النجارة الضخمة :

اخصائيون لرفع السفن على القزانات	٢
نجارون بحريون للنجارة الضخمة	١

المعديات الديزل الكهربائية بميناء بورسعيد :

رؤساء أولون	٣
ميكانيكيون كهربائيون أولون	٦
ميكانيكيون كهربائيون ثانون	٥
الكراكات والاشراف على التطهيرات وعمال الآلات	٢٣
ورش الأقسام	٩
قسم المياه	٣
المجموع	٩٩

الخلاصة :

قسم الملاحة	١٠٤
قسم الأشغال	٩٩
القسم الادارى	٧
المجموع	٢١٠

عرض الاتفاق على الجمعية العمومية للمساهمين

المنعقدة بباريس فى ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩

اعترافات خطيرة بلسان شارل رو

حرصت الشركة على أن تكون مساوية في القوة للدولة صاحبة السيادة على القناة وعليها ، من الناحية القانونية على الأقل ، وذلك بغض النظر عن الواقع المرير ، وأبت الشركة إلا أن تغالب هذا الواقع وتتعامل مع الحكومة المصرية كدولة لا كشركة ، وكما أن الحكومة عرضت اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ على مجلسى البرلمان علقت الشركة من ناحيتها نفاذ الاتفاق على مصادقة الجمعية العمومية التى تنعقد بمقرها غير الشرعى فى باريس .

وبجلسة هذه الجمعية فى الاجتماع الحادى والتسعين لها ، فى يوم ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ألقى «شارل رو» رئيس مجلس إدارة الشركة بيانا وتناول فيه موضوع اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، فقال : « فى ٢٩ يوليو سنة ١٩٤٧ ،
« صدر فى مصر قانون ، يتحتم بمقتضاه أن تصبح نسبة أعضاء مجلس
« الادارة المصريين فى الشركات المساهمة المصرية أربعين فى المائة على الأقل
« وذلك فى مدى ثلاثة أشهر من تاريخ صدور ذلك القانون ، وهذه النسبة
« تبلغ فى شركتنا ١٢ أو ١٣ مقعدا من مقاعد مجلس الادارة ، ونص
« القانون أيضا على أنه فى خلال ثلاثة أشهر ، يصير عدد الموظفين المصريين
« الذين تستخدمهم الشركة بنسبة ٧٥ ٪ يتقاضون مرتبات بنسبة ٦٥ ٪
« من مجموع ما تدفعه الشركة لموظفيها ، وأما العمال فترتفع نسبتهم إلى ٩٠
« من مجموع العمال .

« إن شركتنا مصرية مساهمة ، وهى لم تنازع قط فى ذلك ولا تنازع
« الآن فيما نحن بصدده . ومع ذلك رأينا حال صدور قانون سنة ١٩٤٧
« أنه لا يسرى علينا . ومن حقكم أن تعلموا كيف تكيف الشركة مركزها

« القانونى ولماذا اعتبرت قانون سنة ١٩٤٧ غير واجب التطبيق بالنسبة لها .
« إليكم الأسباب : إن شركتنا الحالية ، على الرغم من أنها شركة مصرية ،
« فانها ذات صفة خاصة استثنائية ، ولا تشبهها في ذلك أية شركة أخرى ،
« وهذا مستفاد من نظمها الأساسية ومعترف به فى بعض الأحكام التى صدرت
« من الجهات القضائية المصرية المختصة ولو ضد الشركة ؛ والسبب الثانى هو
« أن الالتزام الذى تتمتع به الشركة قد طعم بارتفاق دولى ، وكان هذا
« العمل مدعاة لعقد مؤتمرات دبلوماسية لأنه يحقق مصلحة دولية لانزاع فيها
« ثم إن المرفق العام الذى تقوم به الشركة والذى حصلت عليه من الدولة
« مانحة الالتزام ، وهى تركيا سابقا ومصر الآن ، هذا المرفق العام يجعل
« الشركة تتحمل مسئوليات قبل جماعة الشعوب ، وأخيرا فقد عاشت الشركة
« فى ظل وضع اتفاق ، وهذا الوضع له مايبرره من تلك الخاصية الاستثنائية ،
« وقد أبرمت الشركة اتفاقا مع الحكومة المصرية فى سنة ١٩٣٦ ، وهذا
« الاتفاق قد صدر به قانون فى سنة ١٩٣٧ ، ويبقى هذا القانون نافذ المفعول
« إلى أن يحل محله قانون آخر » .

« بينا رأينا للحكومة المصرية فى صراحة تامة ، مقررين أننا مع ذلك
« مستعدون لأن نتدارس معها فى موضوع تعديل اتفاقنا القائم ، وكنا
« فى ذلك راغبين ، بنية صادقة وخالصة ، وإنى أكرر ما قلته لكم فى العام
« الماضى بأن الشركة قوية الشعور بواجبها نحو مصر ، وهذا الشعور هو
« الذى يحدونا لأن نتطلب حلا وديا لمشكلاتنا مع الحكومة المصرية وهذا هو
« الاتجاه الذى حرصنا عليه باستمرار .

« وفى أول الأمر ، أهملت الحكومة المصرية الرد علينا ، ولكن هذا
« الاهمال لم يضايقنا ذلك لأن عدم الاجابة معناها الموافقة . ولكن فى شهر
« سبتمبر الماضى عرضت لنا بعض مسائل ، حملتنا على الاعتقاد بأن الحكومة

« تنوى أن تخضعنا لقانون ١٩٤٧ وقد ظهر هذا الاتجاه وتأيد بتصريح شبه
« رسمى منسوب للوزارة المختصة وهى وزارة التجارة والصناعة ، ومفاد هذا
« التصريح أنه طبقا لرأى مجلس الدولة يعتبر قانون سنة ١٩٤٧ ساريا علينا .

« وقد عارضنا هذا الرأى أشد المعارضة، متمسكين برأينا ، وذلك دون
« أن نعدل عما قررناه من قبل عن استعدادنا لمفاوضة الحكومة المصرية
« للوصول إلى اتفاق جديد على أسس جديدة . تلكم هى ملابسات وظروف
« المفاوضات التى دارت فى القاهرة فى شهر ديسمبر سنة ١٩٤٨ واستمرت ثلاثة
« أشهر . وكل واحد من طرفى المفاوضة تمسك بموقفه ووجهة نظره من
« حيث المبدأ ، وقد تقرر بموافقة الطرفين أن نطرح جانبا الاختلاف
« القانونى فى وجهات النظر لكى نصل معا ، إلى اتفاق ، وتكون شروط
« هذا الاتفاق الجديد مشربة بروح واقعيـــة نعالج بها علاجا عمليا المسائل
« المعلقة ونستبعد المتاعب الاحتمالية التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية وبين
« الشركة وهذا ما وصلنا إليه بالفعل ، فان الاتفاق الذى وقع فى ٧ مارس
« الماضى والذى بلغ إليكم فى التقرير يخولنا فرصة الابقاء على هـذا النظام
الاتفاق الذى نتمسك به باعتباره مما لا يستغنى عنه للاحتفاظ للشركة
« بشخصيتها الخاصة ، تلك الشخصية الضرورية لقيامها برسالتها الهامة .

« إن مضمون الاتفاق ، وديباجته ، والمفاوضات التى تمخض عنها ذلك
« الاتفاق تلك المفاوضات التى طالت ، ولكنها كانت مشربة دائما بروح
« المودة والاخلاص وروح التسامح وحب التفاهم ، كل ذلك يؤكد تلك
« الخاصية الاستثنائية التى تتمتع بها الشركة خاصية ليس مبعثها شعور بكبرياء
« فى غير محله ولكنها أضحت من طبائع الأشياء ، ولا يمكن انكارها من
« غير التعرض لأضرار .

« ونحن نعلق أهمية خاصة كبيرة ، لا من الناحية المعنوية فقط ولكن
« من الناحية العملية على تلك الخاصية الأولى المميزة لاتفاق ٧ مارس .

« وهناك شيء آخر ، ليس أقل اتصالا بشغاف قلوبنا وهو يتلخص
« فى أننا تجنبنا إجراء تعديل جوهرى وعاجل فى تكوين جهاز الشركة

« وعدده ومجلاته .

« ولكى لا تتأثر سلامة المرفق ووظيفته وهى من الدقة بمكان ، تلك « الوظيفة التى نؤديها وتعد جوهرية بالنسبة للاقتصاد العالمى ، فان التعديلات « التى أدخلت لتغيير إدارتنا أو موظفينا تلك التعديلات قد أبقيت فى حدود « رسمها الوعى وضبطت بآجال ملائمة . ومع ذلك ، وعلى ضوء خبرتنا « وكفايتنا ، أردنا أن نلائم بين هذا الشرط الأساسى لاستمرار المرفق « وبين رغبات الحكومة المصرية ، فى الحدود الممكنة ومع مراعاة البواعث « والأسباب التى أدت لتلك الرغبات ونحن نعتقد أن الحلول التى تضمنها « الاتفاق والخاصة بمسائل الادارة والموظفين هى صلح أريد به التفاهم « والملاءمة التى حدثتكم عنها .

« وبقلوب مفعمة بالرضا والارتياح العام نقدم إليكم ، رجاء الحصول « على موافقتكم ، القرار الخاص باختيار عضوين مصريين جديدين فى مجلس « الادارة فى الفترات المعينة فى تقرير مجلس الادارة الذى سمعتموه ولسنا « نشك قط فى الفائدة العظيمة التى ستحققها الشركة على يديهم ، فمن هذه « الناحية دلتنا التجربة مع سابقيهما على ضمان الفائدة وأنه ليطيب لى أن « أشكرهما أطيب الشكر هنا على الخدمات الجليلة التى أدياها للشركة وبوجه « خاص على المساعى التى بذلاها بصفة شبه رسمية . وأرانى مخلا بواجباتى « إذا كنت بعد الذى ذكرته عن الجانب المصرى الذى فاوضته لأغفل « التنويه بروح العدالة والانصاف وحب التفاهم والفهم وسنستفيد أعظم « فائدة إذ يقف معنا إلى جانبنا قوميسير الحكومة ، القوميسير المحترم « للحكومة المصرية ، الشمسى « باشا » ووظيفته أنه واسطة خير معين بين الشركة والحكومة المصرية » .

هذا كلام خطير له مغزاه

لا نستطيع أن نسترسل ، فى ترجمة ذلك الخطاب الذى ألقاه الاستعمارى الماكر ، شارل رو ، فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين وإنما نرانا مضطرين للوقوف عند ذلك الحد الذى عرضناه ، وابداء ملاحظاتنا على أمور خطيرة تضمنها ذلك الكلام وهذا قبل أن نعرض الجزء التفصيلى الذى ورد فى الخطاب خاصا بالموظفين والعمال . نعم إنه كلام خطير وقد سقط القناع الذى كان يغطى وجوه أولئك الأشقياء ، وألقوا القفاز فى باريس معتقدين أن أحدا من المصريين لن يراهم ولن يسمعهم ، ولكن الله من ورائهم محيط .

فيما يلى ملاحظاتنا التى نوجه إليها أنظار مواطنينا مؤكدين أن رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس المشار إليه قد كشف عن نوايا العصابة الاستعمارية وأثبت أننا فى مخاوفنا من ناحيتهم لسنا واهمين ، وما علينا إلا أن نأخذ حذرنا ونستعد لهم من الآن .

أولا — الكلام المتقدم لا يقيد مصر : إن البيان الذى ألقاه شارل رو ، وقد انطوى على كثير من القحة والتبجح ، والبيانات التى من هذا القبيل ، مما يلقى فى الجمعية العمومية للمساهمين ، أو يصدر على لسان الشركة ، وفى أوراقها ومطبوعاتها ، تلك البيانات ليست حجة علينا فهى لا تقيدنا ، وإنما هي حجة على شركة قناة السويس لأنها صادرة عنها ، وهى تكشف عن نواياها ومآربها ، ولا يعد السكوت عليها قبولا لما تضمنته .

ونحن نقدم ملاحظاتنا بهذا التنبيه حتى يطمئن مواطنونا إلى أن قضيتنا عادلة ولم تتأثر بذلك التهريج .

ثانيا — الثورة والخروج على القانون : اعترف شارل رو فى تقديمه للاتفاق صراحة بالقانون المنظم للشركات المساهمة فى مصر والذى صدر فى سنة ١٩٤٧ ، ولكنه اعترف أيضا بأن الشركة التى يرأسها وهى شركة

مصرية مساهمة ومنصوص فى العقود المبرمة بينها وبين الحكومة المصرية ، وخصوصا اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بأنها تخضع للقوانين التى تصدر في مصر ، قال شارل رو إن الشركة قد تحدت الحكومة وأعلنت أنها لن تخضع لذلك القانون وقررت أن تتجاهله ، ومع ذلك فاوضت الحكومة لما صدرت تصريحات شبه رسمية تنبىء عن نية الحكومة وقتئذ فى إخضاع الشركة للقانون .

وأعلن رو أنه صارح الحكومة بأن الشركة لن تنفذ القانون ، واعترفت الحكومة وقتئذ بأنها وقفت على اتجاه الشركة .

هذه سابقة كانت على جانب كبير من الخطورة ، فماذا يحدث غدا إذا صدرت قوانين فى هذه الديار وقررت الشركة أنها لن تخضع لها لسبب أو آخر وكلما أريد إخضاعها قالت وهي متفضلة ، هيا بنا نتباحث ونتفاوض ؟ ! أهذا وضع شركة مصرية مساهمة ، وهل يمكن الاطمئنان إلى استمرار هذا الوضع بأية حال ؟ !

إنى أحمل حكومة ابراهيم عبد الهادى التى فاوضت تلك الشركة ، مسئولية كبرى أمام الله وأمام التاريخ لأنها صفعت من شركة قناة السويس وقبلت الصفعة التى هوت على البلاد ، على عزتها وكرامتها واستقلالها وسيادتها التشريعية ، واستباحت بعد ذلك أن تفاوض وأن تباحث متنازلة عن المبدأ وهو سيادة الدولة لكى ترضى بفتات الموائد أى بضعة وظائف ، يمكن أن تملأ بالأقرباء والمحاسيب . قلت فى مقدمة هذا الفصل إن المسألة بالنسبة لى ومن وجهة نظرى ليست وظائف ولا مرتبات ، وبهذا المنظار نفسه كان شارل رو والعصابة التى تعمل معه فى إدارة شركة قناة السويس ، ينظرون للمبدأ ويريدون الانتصار فى المبدأ ، ألا وهو حمل الحكومة على التسليم بخروج الشركة على القانون ولو فى مقابل بضعة وظائف وبضعة مرتبات ومبلغا من المال !

وقد يقول قائل ، وماذا كنت تصنع أنت لو أنك كنت الرجل المسئول ، أو بماذا كنت توصى ؟ ! والجواب عندى لا يحتاج إلى التواء ، فحكم القانون

واضح غاية الوضوح ، خروج الشركة على القانون جريمة تستوجب العقاب وتستوجب التصفية والاجهاز عليها اجهازا كاملا ووضع اليد على منشآتها وموجوداتها وتجنيد رجالها وإدارتها بأوامر عسكرية ريثما يفصل القضاء المصرى وهو جهة الاختصاص الوحيدة فى مصيرها ومسئوليتها عن مخالفة القانون ، ولو أن حكومة ذلك الوقت وقفت من الشركة ذلك الموقف الجدى وتحلت بالرجولة لوضعوا أنف العصابة فى الرغام ولجاء شارل رو إلى باب وزارة التجارة والصناعة يحبو ويلتمس العطف والاحسان ولكن ما كان هذا ممكنا على أيدى وزراء ضعاف كانوا يسيرون فى ركاب ابراهيم عبدالهادى وما كنا نرجو ذلك من وزير من أمثال ممدوح رياض وله فى تاريخ شركة قناة السويس نسب قديم يرجع إلى عصر إسماعيل وإلى عصر الاحتلال .

ثالثا — المبررات التى ساقها شارل رو لا أساس لها من الصحة ونحن نفندها فيما يأتى :

١ — للشركة خاصية تجعلها تنفرد بوضع ليس له مثيل فى أوضاع الشركات الأخرى .

هذا هو الكلام الذى قاله شارل رو والمدهش أنه ادعى بأنه مستمد من نظام الشركة الأساسى ومعترف به فى بعض الأحكام الصادرة من المحاكم المصرية المختصة .

لا يوجد فى أنظمة الشركات المساهمة فى أى بلد من بلاد العالم شىء اسمه خاصية استثنائية أو وضع خاص لشركة بحيث لاتكون شبيهة بسائر الشركات ونحن نتحداهم أن يأتونا بشركة فرنسية مساهمة لهـا ذلك الوضع الخاص بالنسبة لقانون الشركات المساهمة فى فرنسا ونتحداهم أن يأتونا بشركة مساهمة انجليزية أو أمريكية وغيرها لها ذلك الوضع الذى يجعلها تنفرد عن سائر الشركات بميزة تسمح لها بأن تقول للدولة أنا لست خاضعة للقانون .

هذا شىء لا يوجد فى البلاد المتمدنة ولايوجد فى نظام الشركة الأساسى شىء اسمه وضع خاص، والشركة فيما يزعمه شارل رو قد حصلت على الالتزام

قديما من الدولة العثمانية وحلت مصر محلها فى الفرمان ، فهو يعنى بهذا الفرمان الصادر من السلطان العثمانى فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، وهذا الفرمان هو كتاب صدر من السلطان ووجهه إلى إسماعيل مخطرا إياه بموافقته على العقد المبرم بين اسماعيل ودى لسبس فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، وقد جعل هذا العقد جزءا لا يتجزأ من الفرمان (١) .

فلنرجع إذن إلى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ علنا نجد فيه شيئا خاصا يخول للشركة وضعا خاصا أو يسمح لها بالخروج على القانون ؟ !

إننا نجد العكس تماما ، ففيما يلى نص البند السادس عشر من اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذى صادق عليه الفرمان العثمانى : —

« بما أن شركة قناة السويس البحرية هى شركة مصرية ، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .

أين إذن ذلك الوضع الخاص فى نظام الشركة وقد فرض عليها أن تخضع ليس فقط للقوانين المعمول بها فى البلاد بل لعادات البلاد وعوائدها وجعل الولاية عليها للمحاكم المصرية ، أما ما تسميه الشركة أحكاما ففيما نعلم لم يصدر حكم من محكمة وطنية مصرية يقول أن لها وضعا خاصا وقد تكون هناك أحكام صدرت من محاكم مختلطة ، والمحاكم المختلطة لم تكن إلا حجرا آخر فى ذلك البناء الاستعمارى الذى ترمز له الآن شركة قناة السويس ولا يمكن أن يكون الخصم خصما وحكما .

فيما تقدم حكم القانون الذى يستنكر أشد الاستنكار أن يتمشدق شارل رو بما يسميه وضعا خاصا أو نظاما استثنائيا لشركة قناة السويس .

على أن ذلك الثعلب العجوز كان يخفى فى جوفه وبين فكيه السموم التى لم يتقيأها فى تلك الجلسة وكان يحدث المستعمرين من أمثاله حاملى الأسهم ، تلميحا لا تصريحا والوضع الخاص الذى يعنيه شارل رو هو ذلك

(١) يراجع الجزء الأول من كتابنا صفحة ٣٥١ .

الوضع المستمد من اتفاق شركته مع وزارة الخارجية البريطانية ، ذلك الاتفاق الذى أبرمه دى لسبس مع جرانفيل فى ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ والذى تقدمت الاشارة إليه ، ذلك الوضع الخاص هو الوضع المستفاد من الشذوذ القائم الآن وهو احتلال انجلترا لمنطقة قناة السويس ، وكون انجلترا قد وضعت يدها مبكرا على تلك الشركة وجعلتها فرعا من الجهاز الاستعمارى البريطانى

ولكن هذا الوضع الخاص ليس إلا ضربا من ضروب القرصنة والجريمة مهما طال عليها الزمن لايمكن أن تصير شيئا مباحا ، والاغتصاب فى حياة الأمم والشعوب لايمكن أن يكون سندا لحق فالكلام عن وضع خاص كلام لا يقبله مصرى ولا تقبله محكمة مصرية ، ولا يقره إلا أناس تجردوا من ضمائرهم وآدميتهم واستباحوا حلول الفوضى محل القانون .

٢ — الكلام عن ارتفاق دولى ، إجرام يستوجب محاكمة قائله .

بلغت الجرأة المتناهية بذلك المستعمر اللئيم ، وقد أقام الدنيا وأقعدها من أجل نسبة المصريين فى الشركات المساهمة ، نقول لقد بلغت به الجرأة أن يحاول فى كلامه، تقييد مصر كلها بغل ثقيل أملا فى أن يظفر بما تشتهى نفسه من وضع خاص تدعيه الشركة الاستعمارية التى يرأسها ، وإنا لننقل فيما يلى بالحرف الواحد كلماته كما وردت بالفرنسية (١) :

L,ouvrage dont elle est Concessionaire est grevè de Servitude internationale, que cet ouvrage a fait l'objet de conferences diplomatiques qu,il offre un incontestable intèrêt intèrnational.

ذهب هذا الفاجر فى كلماته المتقدمة إلى حد الادعاء بأن الالتزام الذى منح لدى لسبس قد طعم أى امتزج بارتفاق دولى ولا يوجد شىء اسمه

---

(١) نشرة شركة قناة السويس العدد ٢٣٣٨ الصادر فى ١٥ يونيو سنة ١٩٤٩ .

ارتفاقات دولية ، فأساس القانون الدولى هو سيادة كل دولة على اقليمها وهدف القانون الدولى منع عدوان دولة على أخرى ، ومن أسس القانون الدولى العام كذلك مبدأ المساواة فى السيادة ، وقناة السويس هى قناة مصرية تجرى فى أرض مصرية وحكمها كما قلنا هو حكم المياه الداخلية ، فالملكية عليها هي ملكية مصر والسيادة عليها سيادة مصر دون سواها ، ونفس انجلترا فى معاهدة سنة ١٩٣٦ الملغاة قد استهلت المادة الثامنة من المعاهدة المذكورة بالقول إن القناة جزء لا يتجزأ من مصر فمن أين تأتى خرافة الارتفاقات الدولية إلا أن يكون ذلك مرض استعمارى خبيث ، قد أفرخ فى رؤوس نجسة تردد هذا الكلام الذى لا يقبله منطق ولا عدل ولا قانون ، وما صلة ذلك التهريج بعقد التزام شركة قناة السويس الخاص بانشاء شركة تقوم نيابة عن الدولة المصرية وبتكليف منها وتحت رقابتها التامة بادارة الملاحة فى القناة لحساب مصر أولا وفيما تعينه مصر بالذات ، فما صلة ذلك بالحياة الدولية وبالمؤتمرات ؟! إن شارل رو قد خرج بالشركة بكلامه المذكور من نطاق المرفق إلى نطاق الاستعمار ، وهو بطبيعة الحال كان يقصد بذلك التعبير الايحائى أن يستعدى عصابة الدول الاستعمارية ضد مصر ، ويحاول أن يوهم هذه العصابة بأن لها حقوقا وأن مسألة الالتزام الممنوح للشركة ليست مسألة مصرية داخلية وبذلك يهدم القواعد الأساسية فى القانون والاتفاقات التى تقدمت الاشارة إليها .

وأما الكلام عن المؤتمرات الدولية فهراء ، كان أولى بذلك العقرب ، ألا يتورط فيه ، فأين المؤتمرات الدبلوماسية التى أضفت على شركة قناة السويس صفة خاصة ، وما علاقة أى مؤتمر كان ، بمرفق مصرى داخلى ، لا ينبغى للعالم الخارجى أن يتدخل فيه ؟!

٣ — وأقبح مما تقدم ، وأقوى فى الدلالة على الخيانة والغدر ، أن يقول ذلك الدعي « إن الشركة تتحمل مسئوليات قبل جماعة الشعوب » !!

le Service Public pu'elle assure et qu,elle tient de la Puissance Concèdante, la Turquie autrefois et l'Egypte aujourd'hui, ce Service Public lui fait assumer des responsabilitès envers la collctivitè des nations.

وهو هنا يربط بين المرفق المصرى ، وبين الجماعة الدولية ، وكأن مصر ليست شيئا مذكورا ، والقناة ليست قناتها ، وإنما هي قناة جماعة الشعوب ، التى تعد الشركة الاستعمارية نفسها مسئولة أمامها ؟ !

أى خلاف بين هذا الكلام ، وبين ما كتبه شارل رو ، الأب ، حينما كان يتغنى بجعل القناة ملكا مشتركا للعالم الصليبي ؟ !

فات « شارل رو » فى مغالطاته أن يدرك أن تلك المؤسسة المصرية ، تعتبر من الناحية القانونية مؤسسة تجارية بحتة ، فليس لها أن تخوض فى السياسة والمسائل الدولية ، والكلام الذى تقدم فوق مخالفته للقانون يعد جليطة ومجافاة للذوق السليم ، ومحاولة غير موفقة لتهويش مصر والضغط عليها ، وقد انتهى زمن الفوضى والبلطجة الدولية ، ومصر حريصة على استعمال حقوق سيادتها كاملة ، وتغليب القانون على الواقع ، ولا توجد قوة فى الأرض تستطيع أن تفرض على مصر وضعا ينافى استقلالها ويجرح شرفها وعزتها . والشركة قانونا مسئولة أمام الحكومة المصرية دون سواها .

٤ — وقوله فى بيانه المتقدم « وأخيرا ، فقد عاشت الشركة فى ظل وضع اتفاق ، وهذا الوضع الاتفاق له ما يبرره من تلك الخاصية الاستثنائية » ، هذا القول تنويه بالاتفاقات الباطلة التى عقدت فى ظل الاحتلال ، وأملتها القوة الغاشمة ، ويحاول رئيس الشركة أن يجعل من الشذوذ وقد استشرى قاعدة قانونية تضفى على الشركة لونا خاصا ، ولكن هذا الكلام الفارغ ليس له سند من القانون ، لأن المسألة متعلقة بالنظام العام ، ومهما تقادم الزمن على الأخطاء ، فانها فيما يخالف النظام العام ، لا تصححها الاجازة اللاحقة . ومن ناحية أخرى ، لم تكن الحكومة ، فى ظل الاحتلال ، تتمتع بارادة

حرة ، وكانت انجلترا دائما وأبدا تستعمل الضغط عليها ، فى كل ما يتعلق بشركة قناة السويس ، مراعاة لمصلحة بريطانيا الخاصة .

وفى جميع عقود الالتزام جرت العادة على اعتبار الحكومة هى الطرف القوى الذى يملى شروطه على الملتزم ، وهو الطرف الضعيف ، ولكن الأمور سارت على عكس ذلك تماما فى مسائل شركة قناة السويس .

ومن كل ماتقدم يبدو جليا أن الرأى الصحيح هو ماأفتت به هيئة الرأى فى مجلس الدولة مجتمعة ، فلا يوجد شىء اسمه صفة استثنائية أو وضع خاص لشركة قناة السويس ، وإنما هى شركة مصرية مساهمة ، تخضع خضوعا تاما ، ومن غير تحفظ للقوانين التى تصدر فى مصر ، من حين لآخر ، وتخضع للقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، وابرام اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لا يميز الشركة ، ولا يعد سابقة ، تخولها مخالفة القانون بأية حال ، بل هي كغيرها من سائر المؤسسات المصرية ، خاضعة للتشريع المصرى دون غيره ، وجهة الاختصاص فى أقضيتها هى المحاكم المصرية ، دون سواها .

* * *

ثالثا — من السخافة ، وخطل الرأى أن يقول « شارل رو » إن سكوت الحكومة ، إذ لم ترد على الشركة ، حينما أبدت وجهة نظر مخالفة ، يعد قبولا ضمنيا ، وهذه هى عبارته « ولكن هذا الاهمال لم يضايقنا ، ذلك لأن عدم الاجابة معناها الموافقة » ولسنا ندرى فى شرع من يكون السكوت دائما موافقة ويكون قبولا ، حتى وإن خالف النظام العام ؟ !

هذا القول ، على أى حال، يعد تحذيرا للحكومة ، فعليها ألاتسكت قط ، على مخالفات شركة قناة السويس ، وأن تلقمها أحجارا ، كلما جنحت للغش والمغالطة .

خامسا — وجه شارل رو ، اتهاما خطيرا لحكومة ابراهيم عبد الهادى ، ولتلك الفئة الضالة التى فاوضته فقال « وكل واحد من طرفى المفاوضة تمسك بوجهة نظره ، وقد تقرر بموافقة الطرفين ، أن نطرح جانبا الاختلاف

القانونى ، فى جهات النظر ، لكى نصل معا إلى اتفاق . . . الخ » ولسنا ندرى بأى حق يستطيع شخص معنوى أن يقول للدولة التى هو من رعاياها ، أنا متمسك بعدم خضوعى للقانون ، وتقبل الدولة منه ذلك مكتفية بالتمسك بأنه مخالفة ، وترضى أن تدع المسألة القانونية وهى اللب والجوهر لتحصل منه على فتات الموائد ؟ !

كان الواجب يقضى على حكومة عبد الهادى أن تتحلى بالرجولة ، وتقول للشركة إن المخالفة تستتبع العقاب ، والعقوبة هى حلك وتصفيتك ، ولو فعلت ذلك لجثت شركة قناة السويس تحت أقدام الدولة ، وكان الواجب ألا تنتقل الحكومة لبحث التفاصيل قبل حمل الشركة على الخضوع للقانون ، فالتسليم بخروجها على القانون تفريط فى حقوق البلاد ، يرقى إلى درجة الغدر والخيانة ، وتلك الظروف ، كما عرضها « شارل رو » تنادى بضرورة إلغاء اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ بجرة قلم ، ولا معقب على الحكومة ، إذا أرادت أن تمحو وصمة فظيعة ، تولى « شارل رو » بنفسه شرح ملابساتها .

سادسا — ومما يحملنا على الالحاح فى المطالبة بالغاء الاتفاق المشار إليه ، قول « شارل رو » إن الميزة الأولى للاتفاق ، من وجهة نظر شركة قناة السويس ، هى جعل الصفة الاستثنائية للشركة ، ويعنى عدم خضوعها للتشريع المصرى ، من طبائع الأشياء ، وقوله « ولا يمكن إنكارها ، أى إنكار شذوذ الشركة ، من غير التعرض لأضرار » وهذا تهديد صريح للدولة المصرية ، وعدوان صارخ على سيادتها وشرفها ، فان جاز السكوت فى العهد البائد ، فلن يمكن السكوت الآن ، لأن الثورة المصرية المباركة قد قامت لمحو لوثات العهود الماضية ، واستخلاص استقلال البلاد وسمعتها .

سابعا — وتهكم « شارل رو » وأثبت أن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لم يحدث تغييرا جوهريا فى أوضاع الشركة الشاذة ، مما يدل على أن ممدوح رياض وعبد الهادى ، وبرلمان ذلك العهد ، قد فرطوا فى حق الوطن ، فى مقابل أوهام ، ودقوا الطبول قائلين إنهم مصروا الشركة ، وكان ذلك

محض هراء ، ودليلنا كلام شارل رو نفسه « وهناك ، شىء آخر ، ليس أقل اتصالا ، بشغاف قلوبنا ، وهو يتلخص فى أننا تجنبنا إجراء تعديل جوهرى ، وعاجل فى تكوين جهاز الشركة وعدده ومجلاته » .

وهذا معناه أن الصفة الأجنبية التى اتسمت بها شركة قناة السويس ، قد بقيت كما هى ، وهذا تحد عنيف ، يكذب الدعايات الجوفاء ، التى تنشرها الشركة فى الصحف من حين لآخر ، ويحاول شارل رو أن يجد مسوغات لهذا العدوان ، فيقول « ولكى لا تتأثر سلامة المرفق ووظيفته » ويعنى الوظيفة التى تؤديها القناة ، ولا ندرى كيف تتأثر باشتراك المصريين فى إدارة القناة ؟ !

أفليست هذه إهانة موجهة لكل مصرى ، وصفعات هوت علينا من ذلك المستعمر الفاجر ، فى محفل عالمى ، ووقفت حكومة عبد الهادى منه جامدة دون أن تحتج ، وهو أضعف الايمان ؟ ! ثم كيف يستقيم هذا الكلام مع قولهم إن الشركة حسنة النية ، وستسلم القناة عند نهاية الامتياز ، دون أن تثير مشكلات ؟ !

إنهم فى سنة ١٩٤٩ قد أنكروا على المصريين أن يأخذوا نصيبا عمليا فى إدارة القناة ، فماذا يقولون حينما يطلب منهم أن يخرجوا جملة ويتركوا هذه الادارة للمصريين وحدهم فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ؟ !

إنى أنبه وأحذر ، وقد بح صوتى فى التنبيه والتحذير ، وها هى النية واضحة ، ولا تخفى على أحد ! !

وقال شارل رو « تلك الوظيفة التى تؤديها ، وتعد جوهرية بالنسبة للاقتصاد العالمى » ونريد أن نعرف ، ما شأن الاقتصاد العالمى بقناة مصرية تجرى فى أرض مصر ؟ ! أفلا ينبغى أن ننظر لهذه القناة أولا من زاوية الاقتصاد المصرى والسيادة المصرية ، ثم نتكلم عن الاقتصاد العالمى ، وهو أمر لا يعنينا إلا بقدر ما يستفيد الاقتصاد المصرى ؟ !

ونتساءل أيضا ما شأن الاقتصاد العالمى ، بعدد من الوظائف الرئيسية في شركة قناة السويس ، تبقى احتكارا فى يد الأجانب ؟! إن التنويه بالاقتصاد العالمى ليس إلا لغة استعمارية تستخدم للضغط على مصر ، وهذه اللغة تشبه تماما قول تشرشل إنه يتمسك بقاعدة القناة دفاعا عن مصالح العالم الحر ؟!

ويقول « شارل رو » عن التعديلات الطفيفة التى أدخلت ، إنها قد « أبقيت فى حدود رسمها الوعى ، وضبطت بآجال ملائمة » والمعانى الخبيثة الكامنة بين السطور ، لا تخفى على ذوى العقول ! !

ثامنا — وبعد أن عبر ذلك الاستعمارى عن المغانم التى حصل عليها ، نوه بخدمات المستضعفين من باشوات ووزراء العهد البائد ، الذين خدموا شركة قناة السويس ، ورضوا بتلك المهانة ، وهؤلاء كما جاءا فى خطابه هم :

١ — العضوان المصريان فى مجلس إدارة الشركة ، وكانا وقتئذ الأستاذ محمود فخرى ، زوج أخت الملك السابق ، وشريف صبرى ، خال الملك السابق وقد اعترف شارل رو علانية بمساعيهما لصالح شركة القناة ، فقال « دلتنا التجربة مع سابقيهما على ضمان الفائدة ، وإنه ليطيب لى أن أشكرهما أطيب الشكر هنا على الخدمات الجليلة التى أدياها للشركة ، وبوجه خاص على المساعى التى بذلاها بصفة غير رسمية »

وبعد أن نقرأ هذا الكلام ، وقد قيل في حضور العضوين المصريين المشار إليهما ، هل يبقى شك فى أن مكافأة العضوية هى مقابل تلك الخدمات والمساعى وأنهما استخدما جاههما لدى الدولة ولدى قريبهما الملك المخلوع فى التمكين لشركة قناة السويس ؟! .

وقد تمنى «شارل رو» أن يسير العضوان الجديدان ، على غرار الأستاذين محمود فخرى ، وشريف صبرى (١) .

(١) العضوان الجديدان هما الأستاذ واصف بطرس غالى ، والمهندس أحمد عبود ؟!

٢ — الرجال الذين فاوضوا شارل رو وأبرموا الاتفاق ، ممدوح رياض وعبد الهادى ، وحكومة وبرلمان إبراهيم عبد الهادى ، وبطانة الملك السابق وفيهم قال شارل الآنف الذكر عن الجانب المصرى الذى فاوضه أنه ينوه « بروح العدالة والانصاف ، وحب التفاهم والفهم » ! !

٣ — مندوب الحكومة لدى الشركة ، الأستاذ على الشمسى ، وقتئذ ، وقد قال عنه « شارل رو » : « وسنستفيد أعظم الفائدة إذ يقف معنا إلى جانبنا قومسير الحكومة ، القومسير المحترم ، الشمسى باشا ..... الخ »

ولكن أغلب الظن أن « شارل رو » أراد أن يورط الأستاذ على الشمسى إذ نثر الزهور والرياحين فوق رأسه ، ولكن على الشمسى ، هو الابن البار للخالد الذكر أمين الشمسي ، صاحب الموقف الرائع من شركة قناة السويس فى سنة ١٩١٠ ، ولسنا نشك فى وطنية وإخلاص ونزاهة الأستاذ على الشمسي . وكل ما هنالك هو أنه كان مغلوبا على أمره ، وقد نحى بعد ذلك الاتفاق ، وحل محله سمسار الملك السابق فى موائد القمار ، واسمه « الياس اندراوس » لأن على الشمسى لم يكن ممتعا برضا المستعمر وبطانة الملك السابق (١) .

* * *

فى مجلس الشيوخ

عرض هذا الاتفاق على مجلسى البرلمان ، وقد استهدف فى مجلس الشيوخ لمعارضة حادة ، بلسان زعيم المعارضة وقتئذ ، فؤاد سراج الدين ، الذى انقلب إلى النقيض ، فيما بعد ، حينما وصل الوفد إلى الحكم ، فأغمض عينيه عما سجله

---

(١) وردت فى اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ مسائل أخرى ، تناولها « شارل رو » فى خطابه ، وتضمنها تقرير مجلس الادارة كمسألة الاتاوة وقدرها ٧ ٪ من الدخل العام ، ومسألة اعفاء السفن المصرية التى لاتزيد حمولتها عن ٣٠٠ طن من رسوم المرور . وقد أرجأنا الكلام عن ذلك للباب الثانى الخاص بالاستغلال ، كما أرجأنا الكلام عن مسائل الموظفين والعمال وخصوصا المادة ٢٢ للأبواب التالية .

فى مضابط البرلمان ، وقد رأينا من باب تسجيل ماجرى أن ننوه بما قيل فى جلسة ٥ يوليو سنة ١٩٤٩ ، ويتلخص فيما يأتي :

ا — الاحتجاج الشديد ، واستنكار استثناء شركة قناة السويس ، من قانون ١٩٤٧ ، والقول إن المزايا الطفيفة التى حصلت عليها مصر ، لاتساوى الكارثة التى تحيق بها ، إذا استثنيت شركة قناة السويس من تشريع قائم ، وهذه سابقة غاية فى الخطورة .

ب — الكلام عن تمصير الشركة أكذوبة مفضوحة فقدبقيت الوظائف الرئيسية فى أيدى الأجانب ، ولم يخرج منهم واحد ، ولا يوجد فى الاتفاق ، مايمنع الشركة من أن تمد عقود استخـــدامهم . ثم إن من يقال عنهم إنهم مصريون ، قد كسبوا الجنسية المصرية وكلهم أجانب متمصرين ودخلاء ، ولا يوجد من المصريين الصميمين فى شركة قناة السويس ، إلا عشرين أو ثلاثين ! !

ج — قالت المعارضة إن قانون سنة ١٩٤٧ كان فرصة ذهبية نادرة للتخلص من وضع شاذ غاية الشذوذ .

وقد تصدى عبد الهادى للرد على المعارضة ، فقرر أن الشركة من حيث المبدأ خاضعة للتشريع المصرى ، بدليل أن قوانين الضرائب وتشريعات العمل سارية عليها ، ولـكن كان سخيفا إذ قال إنه لايمكن فجأة تعريضها لهزة بتمصير وظائفها ، وكان رئيس الحكومة وقتئذ ببغاء يردد كلام «شارل رو» دون تفكر أو وعى أو تبصر بالعواقب (١) .

وقد انتهت المناقشات فى ٢٠ يوليو سنـة ١٩٤٩ ، وعارض الاتفاق ١٤ شيخ ، ووافق عليه واحد وستون . ومما هو جدير بالذكر أن البرلمان كان خالى الذهن من مشكلات القناة ومسائل شركة قناة السويس ، وكذلك كانت

---

(١) مضابط مجلس الشيوخ جلسات ٥ و ٩ يوليو سنة ١٩٤٩ ، دور الانعقاد العادي الرابع والعشرين .

الحكومة تجهل هذه المسائل ، ولم تضع في متناول البرلمان وثيقة واحدة ، فعولجت المسألة فى جو من الاستخفاف وعدم الجد ، مما يحمل المسئولين وقتئذ بذنب لا يغتفر .

ملاحظاتنا على البنود الخاصة بالموظفين والمستخدمين

أولا — لم تفرض نسب معينة للمصريين في الوظائف الادارية والفنية ، بل تركت المسألة مائعة ، ووضعت نصوص لولبية جعلت الأمر تحت رحمة الشركة ، فمثلا جاء فى الفقرة (ب) من المادة ٢ ، مانصه :

« فيما يتعلق بالوظائف الادارية والفنية ، تطبق النسب الآتية فى التعيينات ، التى تدعو الحاجة إليها ، على أثر انتهاء الخدمة ، أو بسبب إنشاء وظائف » .

ومعنى ذلك :

(١) إذا لم تنته الخدمة ، خصوصا وأن الشركة شحنت وظائفها الرئيسية قبيل الاتفاق ، بأجانب شبان ، أو لم تنشأ وظائف جديدة ، فليس ثمة تمصير ولا حاجة لتطبيق النسب التى اتفق عليها ، فكأن الاتفاق ، قد استرد بالشمال ماأعطاه باليمين ! !

٢ — إذا ألغت الشركة بعض الوظائف بانتهاء مدة خدمة شاغليها ، وهذا مانفعله الآن عامدة ، فان النص المتقدم يكون من ضروب العبث واللغو .

ثانيا — الاستثناء الوارد فى الفقرة (هـ) جد خطير ، ولم يكن له مايبرره بأية حال ، وهو « فيما يخص الوظائف الخارجة عن نظام الدرجات ، ..... ، وظائف مديرين فنيين ، ومستشارين متخصصين ، وفنيين مؤهلين تأهيلا عاليا ، يجوز للشركة بصفة استثنائية ، أن تعين من الخارج الموظفين اللازمين ليشغلوا مباشرة المراكز التى تخلو من هذه الوظائف ..... الخ »

كنا نفهم العذر بالنسبة الموجودين فعلا وصعوبة التخلص منهم ، ولكنا

لانفهم أن تظل العلة مستمرة إلى غير غاية ، ودون رقابة من الدولة ، فهذه الفقرة هدمت فكرة التمصير من أساسها .

ثالثا — البند الخاص بالقباطنة المرشدين ، وضباط المهمات ، وهو أخطر جانب في نشاط الشركة ، قد ترك ثغرة جعلت الشركة تستمر فى تعيين أجانب مستجدين وتهمل العنصر المصرى ، متذرعة بشتى الأعذار . وفيما يلى نص المادة الرابعة :

« (ا) تعين الشركة ، حسب القواعد المعمول بها بالأولوية ، وعلى قدر احتياجاتها ۲۰ مرشدا مصريا جديدا ، غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية الحاصلة ، على المؤهلات اللازمة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية من أصحاب المؤهلات ، بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » .

(ب) بعد تعيين العشرين مرشدا مصريا الجدد ، تختار الشركة مرشدا مصريا مؤهلا عن كل وظيفتين تشغلان . غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر مؤهلة غير مصرية بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » .

وتلك الذبذبة فى الصيغ أباحت للشركة حتى الآن اختيار أجانب مستجدين لشغل أهم الوظائف التى تخلو ، والقضاء قضاءً تاما على فكرة التمصير .

رابعا — وهذا الاستثناء بعينه ورد فى المادة الخامسة الخاصة بموظفى الهيئة البحرية ، ففى صلب الفقرة (ب) من المادة المذكورة ، وردت هذه العبارة « غير أنه إذا لم تجد الشركة فى الوقت المناسب العناصر المصرية المؤهلة ، فيجوز لها أن تعين عناصر غير مصرية مؤهلة بالقدر الذى تدعو إليه حاجة العمل » وحتى لو وجدت العنصر المصرى الصالح ، يكفى أن تقول الشركة إنها لم تجد هذا العنصر فى الوقت المناسب ، لتتخلص من قيد النسبة المقررة ؟ !

خامسا — ورد الاستثناء بعينه فى وظائف رؤساء الأعمال والعمال .

اتفق على أن عددا من وظائف العمال قدره ٢١٠ وظيفة يتطلب أشخاصا متخصصين تخصيصا عاليا ، وهذا مدعاة للضحك ، فأكثر شاغلى هذه الوظائف أجانب وقع الاختيار عليهم فى مصر من أبناء الخادمات اللائى يشتغلن فى بيوت كبار رجال الشركة ، ومن فئة الجرسونات والحلاقين وغيرهم ، وقيل زورا وبهتانا إنهم متخصصون تخصيصا عاليا لتميزهم على المصريين .

وقد حرصت الشركة على تحريم هـذه المراكز العمالية على المصريين ، لتبعدهم عن الوقوف على أسرار الحركة فى القناة ، وأسرار نشاطها الخبيث ، فجاء النص المـائع الذى قبلته حكومة عابثة فى سنة ١٩٤٩ ، كالآتى :

(ا) « يجوز للشركة — عند شغل ما يخلو من الوظائف التى تتطلب أشخاصا متخصصين تخصيصا عاليا ـ أن تختار من بين الموجودين فى خدمتها من يشغلون الوظائف الشاغرة أو أن تعين دون قيد رؤساء أعمال أو عمالا مصريين أو غير مصريين بعدد يعادل عدد الوظائف التى أصبحت خالية » .

وفى مجال التطبيق عينت الشركة عمالا أجانب فى تلك الوظائف ، ولم تعين مصريين ! !

ولم تكتف الشركة بهذا فظفرت باستثناء آخر ورد فى الفقرة (ب) من المـادة السابعة المشار إليها وهو :

« لشغل الوظائف التى تخلو بين رؤساء الأعمال والعمال الآخرين غـير المصريين ، ولمراعاة بعض الاعتبارات الانسانية ، على الأخص ، لصالح أبناء رؤساء أعمال أو عمال الشركة السابقين ، يجوز للشركة أن تعين رئيس أعمال أو عاملا غير مصرى عن كل خمسة رؤساء أعمال أو عمال غير مصريين يتركون الخدمة » .

ويجوز تعيين رؤساء الأعمال والعمال المعينين وفقا للفقرتين (ا) و (ب) إما فى الدرجة التى خلت فيها الوظيفة ، وإما فى الدرجات الأدنى منها » .

معنى ذلك أن وظائف رؤساء العمال وراثية بالنسبة للأجانب فقط ، أعنى أن الشركة مزرعة للأجانب ، وهذا النص خاص بالأجانب دون المصريين ، أى أن المصرى فى شركة قناة السويس غريب فى بلاده ، وبعد هذا يقولون إنهم مصروا الشركة ! !

سادسا — وثمة استثناء آخر من القوانين المعمول بها فى البلاد ، وقد ورد فى المادة العاشرة تحت عنوان « الدخول إلى مصر والاقامة والعمل فيها » فقد نص فى تلك المادة على أن التصاريح والمستندات اللازمة لدخول مستخدمي الشركة — المعينين طبقا للقواعد الموضحة بهذا الاتفاق إلى مصر والاقامة فيها والعمل فى خدمة الشركة ، بناء على طلب الشركة ، لأصحاب الشأن ولأزواجهم ، ولمن يعولون من أولاد ، إلا إذا كان الأمر يخص أشخاصا غير مرغوب فيهم طبقا لقوانين ولوائح بوليس الآداب والبوليس الصحى ، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام ، أو بأمن الدولة فى الخارج » .

وجاء استثناء فظيع وهدام للسيادة فى الفقرة الثالثة من المادة العاشرة ، وهذا نصه :

« وإذا كانت القوانين واللوائح ، التى تحد من بعض أوجه النشاط ، أو تتعارض حالا أو مستقبلا مع منح هذه التصاريح والمستندات ، فانها لا تطبق على المستخدمين الذين تعينهم الشركة ، إلا بالقدر الذى لا يترتب عليه أى تقييد لعملهم فى خدمة الشركة دون سواها »

وهكذا جازت الغفلة ، ودست النصوص على حكومة مصر فى سنة ١٩٤٩ وفرحت الشركة وهللت بالكسب الذى حصلت عليه ، ولذلك جاء فى تقرير مجلس إدارة الشركة الذى قدم به الاتفاق للجمعية العمومية للمساهمين فى ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩ ما نصه :

« فيما يتعلق بالموظفين الذين تستخدمهم الشركة ، لم تحدد نسبة إجمالية

معينة فى فترة محددة ، بمعنى أنه لم يحدث أدنى مساس بمراكز من هم فى الخدمة الآن . ولكن الشركة منذ الآن ، ستعين فى الوظائف الفنية التى تخلو (لا الوظائف الموجودة) أربعة مصريين لكل خمسة مراكز تخلو ، وتسعة من عشرة مصريين فيما قد يخلو من الوظائف الادارية ...... الخ »

« وبالنسبة للوظائف ذات المسئولية الادارية والفنية ، أباح الاتفاق ، أن تدخل إلى مصر ، مع تجاوز النسبة المئوية عناصر أوروبية لازمة ، وهذا اعتراف بأن سلامة العمل Parfaite efficacitè لاتسمح اليوم بتغيير نظام أثبت جدارته طوال ثمانين عاما » وهذا الكلام معناه أن تعيين العنصر المصرى في الوظائف ذات المسئولية يعد إخلالا بهذا النظام ، وسيقولون لنا هذا الكلام عند نهاية أجل الالتزام ويتهمون المصرى بالعجز والفساد وعدم الجدارة ، فكيف يطاق هذا المنطق ؟ !

واسترسل التقرير فنوه بالترخيصات التى تمنح للأوروبيين الذين يدخلون مصر للعمل فى الشركة والاقامة فى مصر كما نبه بوجه خاص إلى أن الشركة بالنسبة للعمال تستطيع أن تعين المتخصصين منهم بغض النظر عن الجنسية ، وهذه هي عبارة التقرير :

Quelle que soit leur nationalitè,tous les specialistes dont elle aura besoin et mème recruter,pour les emplois ordinaires, une certaine proportion d'Europèens,ce qui lui permattra d,acceuillir comme par le passè quelques candidatures de fils d'anciens ouvriers.

الخلاصة :

يستخلص من كل ماتقدم ، أن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، قد عجز عجزا تاما عن اتخاذ الأهبة لتمصير الشركة ، باعتبار المدة الباقية من الالتزام بمثابة فترة انتقال ، تصبح الادارة بعدها مصرية حكومية صميمة .

وليس ثمة قيد تشريعي ، يمنع الدولة من أن تلغي ذلك الاتفاق بجرة قلم وقد بينا في مستهل هذا الفصل ، أن اليد المهيمنة على شركة قناة السويس ، أي على إدارة الحركة في القناة يد أجنبية استعمارية . وترك الحالة على ماهي عليه معناه استحالة انتهاء هذه الفوضى ، وتعذر أيلولة القناة لمصر عند انقضاء الفترة المتبقية من الالتزام .

وسنزيد هذا الأمر وضوحا عند مانبحث العلاقة بين الشركة والحكومة المصرية في الباب الثالث من هذا الكتاب ، وسنبين مدى انطباق القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن بعض الأحكام الخاصة بشركات المساهمة وغيرها على شركة قناة السويس ، كما سنبين فيما بعد الحلول العملية لهذه المشكلة .

خلاصة المشكلة

على ضوء ماقدمنا من التفاصيل والبيانات المستقاة من أوثق المصادر ، يهمنا أن نضع النقط فوق الحروف ، ونحصر المشكلة المترتبة على إدارة قناة السويس بمعرفة الشركة الملتزمة ، فنوجه النظر للمسائل الآتية :

أولا — قناة السويس ، شريان مصري ، شديد الحساسية ، وهي جزء لايتجزأ من مصر ، بل هي أخطر وأدق جزء من أجزاء الاقليم المصري ، من الناحية الاستراتيجية ، ولها أثرها الذي لاينكر على أمن الدولة وسلامتها من الداخل والخارج ، كما أنها وثيقة الصلة بعلاقات مصر مع مختلف الدول الملاحية ، ولا يمكن بأية حال أن تكون القناة في حياة مصر بمعزل عن سياستها الداخلية والخارجية ، وإدارة الحركة الملاحية في القناة لها جوانب سياسية تتأثر بها حياة مصر في المعترك الدولي ، في الحرب والسلم على السواء .

هذه بديهيات لاتقبل الجدل ، وما دام الأمر كذلك ، فانه مما يتعارض مع استقلال مصر ومصالحها السياسية والاقتصادية ، وأمنها الداخلي والخارجي ومما يتنافى مع مبادىء القانون الاداري الخاصة بالمرافق العامة ، أن تدار

الملاحة فى القناة ، بمعرفة شركة أيا كانت ، ولو كانت شركة وطنية صميمة لأن ذلك يؤدى إلى خلق دولة أخرى ، فى جسم الدولة المصرية ، تقوم بأهم وظائف الدولة ، وهذا وضع ليس له مثيل فى حياة أية دولة فى العالم ، فلا مندوحة عن تصفية الوضع الحالى ، وإدارة القناة بمعرفة الحكومة مباشرة ، فى كثير من السرية والحيطة المتناهية . والوضع القائم الآن ، لايختلف فى شىء عن تسليم مرفق الدفاع والبوليس لشركة خاصة ، ولا يوجد مبدأ قانونى فى تشريع أى بلد متمدن ، يسوغ هذا الشذوذ . وإذا كان محمد سعيد ، لم يفطن لهذا الخطر ، فى منتصف القرن الماضى ، أى منذ مائة عام تقريبا ، فلا يعقل أن تستمر الغفلة إلى غير غاية ، ولابد من إنهاء هذه الحالة الصارخة ، فى أقرب فرصة . وتبعا لذلك ، لا يجوز قط أن ينصرف التفكير ، لحظة واحدة إلى إيجاد شركة أخرى ، ولو برءوس أموال مصرية ، أو مساهمة أى رأس مال ، مع الدولة ، فى إدارة هذا المرفق .

ثانيا — لا تقتصر إدارة الشركة الحالية ، على الحركة الملاحية فى قناة السويس ، بل تتناول ميناء بورسعيد ، وهو أخطر ميناء ، من موانىء البحر الأبيض المتوسط ، إن لم يكن أخطر موانىء العالم ، على الاطلاق ، فنحن إذا اعتبرنا القناة ، بمثابة العنق الذى يصل الشرق بالغرب ، فالميناء هى الفم ، ولا يمكن أن يترك لادارة خاصة ، كما أن الشركة تهيمن على ميناء السويس من الجنوب ، أى تقبض على متنفسى مصر إلى البحرين الأبيض والأحمر ، وتحتل المثلث الممتد من الاسماعيلية إلى بورسعيد ، ومن الاسماعيلية إلى السويس ، وتسيطر على أهم المرافق فيه ، بما فى ذلك عمليات المياه ، والانارة ، وأدق الشئون البلدية ، وقد صار امتيازها بالاتفاقات المختلفة التى أبرمتها فى ظل الاحتلال امتيازات مركبة ، وهذه فوضى يجب أن تجتث من جذورها ، بازالة شركة قناة السويس ، ولا يوجد حل آخر .

ثالثا — نهبت الشركة أراضى الدولة المصرية ، وابتدعت فى ظل الاحتلال ، ما يسمى بلجنة الأملاك المشتركة ، وراحت تتصرف فى تلك

الأراضى ، حسب هواها ، وهى مسائل جديرة بالمراجعة والمحاسبة . وقيدت سلطة الدولة وشلت حركتها و نشاطها فى أمور كثيرة ، ولا أدل على ذلك من أن تدعى حتى الآن ، أنها مالكة لمرفق السكة الحديد ، فى منطقة القناة ، استنادا إلى اتفاق ٢ فبراير سنة ١٩٠٢ .

واتساع نشاط الشركة على هذا النحو يسقط هيبة الدولة ، ويوحى للعالم المتمدن ، بأن مصر ، ليست دولة مستقلة ذات سيادة .

ومن ناحية أخرى تبلور الاقتصاد والتعامل فى أهم بقعة تجارية من مصر لصالح الأجانب والمؤسسات الأجنبية التى زحفت على البلاد ، منذ القرن الماضى تحت معطف دى لسبس ، و كخطوة أولى لتحرير الاقتصاد المصرى ، يتحتم الخلاص من شركة قناة السويس .

رابعا — الشركة من الناحية القانونية مصرية مساهمة ، ولكنها تآمرت ضد مصر ، مع دولة أجنبية هى بريطانيا ، التى تهيمن على الشركة هيمنة تامة ، حتى جعلتها فرعا من حكومة انجلترا ، طبقا لاتفاقات أبرمتها معها ، وأخطرها ، وأشدها وطأة اتفاق ، جرانفيل ـ دى لسبس فى ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ .

خامسا — تقرر فى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذى صدر به الفرمان العثمانى فى ١٥ مارس سنة ١٨٦٦ ، أن يكون مركز الشركة الرئيسى فى الاسكندرية ، ولكن مكتبها الادارى فى باريس ، ابتلع المركز الرئيسى ، فلم يفتتح بعد . ومن الخطر البين أن تدار أهم شئون الدولة المصرية ويتقرر مصيرها فى مكاتب الشركة بباريس ولندن ونيويورك ، وتبقى أوراقها وأعمالها بمنأى عن رقابة الدولة المصرية .

سادسا — فى ظل الاحتلال ، وكان يتعاقد مع نفسه ، أبرمت اتفاقات عدة بين الشركة والحكومة المصرية ، وكانت تلك الحكومة فى الماضى ، مسلوبة الارادة ، وتنطوى الاتفاقات ، على محاباة ظاهرة لشركة قناة السويس ، وافتئات خطير على حقوق مصر المالية والقانونية ، وكذلك ارتكبت

الشركة مخالفات خطيرة ، وكل تلك المسائل ينبغي حصرها وإعادة النظر فيها ، لتقويم المعوج وتصحيح الخطأ ، ودفع الضرر عن مصر ، والقضاء المصرى هو جهة الاختصاص الوحيدة التى تستطيع أن تضع الأمور فى نصابها .

سابعا — كان اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، لطمة شديدة لمصر ، ولم يحدث أن مصرت الشركة أو وضعت أسس للتمصير كمقدمة للخلاص منها . وباعتراف الشركة نفسها ، لا تزال الأعمال الفنية والادارية ذات المسئولية ، فى أيدى الأجانب ، والعنصر المصرى ، لا يمكن قط من الوقوف على أسرار الشركة ، وبقاء الوضع الحالى معناه استحالة الخلاص من الشركة عند انتهاء الالتزام فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ . ولا تزال الشركة تعين أجانب مستجدين فى أعمالها الرئيسية ، حتى فى الوظائف العمالية .

ولا بد من إلغاء هذا الاتفاق لبطلانه وعدم صلاحيته والاستعاضة عنه ، بنظام من شأنه أن تكون الفترة المتبقية من الالتزام ، وهى قصيرة جدا ، فترة انتقال ، ينقلب الوضع الحالى بعدها إلى إدارة مصرية حكومية ، دون هزة أو اضطراب أو مباغتة ، ويجب أن تتخذ الخطوات العملية على الفور ، وتدخل الحكومة فى الادارة منذ الآن .

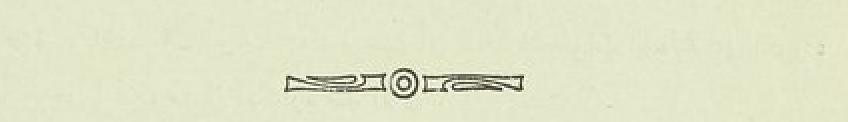
ثامنا — فرضت قيود ثقيلة على مصر ، تعرقل الخلاص من الشركة ، وأخطرها القيد الخاص بأثمان المنشآت والآلات والمهمات ، التى تدفعها الحكومة عند انتهاء الالتزام .

ويجب وقف التوسع فى المنشآت الجديدة ، وإعادة النظر فى الاتفاقات الحالية ، وإن كان ولا بد من دفع مال للشركة ، فعلينا أن نتدبر ونعد لذلك منذ الآن .

تاسعا — لا يمكن القول إن الشركة حسنة النية ، ولا أدل على ذلك من أنها تدعى لنفسها أنها ذات صفة خاصة ، وتهدد بالضغط الدولى مدعية كذبا أنها مسئولة أمام الجماعة الدولية ، بيد أنها مسئولة أمام الحكومة المصرية دون سواها .

ولا يجوز أن يرخص لها بالكلام عن التزامات دولية أو غير ذلك ، فهذا خروج صريح على عقد الالتزام يستوجب اتخاذ أشد الاجراءات حيال تلك الشركة .

وسنبين هذا كله ، على التفصيل فى القسم الثانى من الكتاب ، وهو الذى أفردناه ، للكلام عن الوزارة المقترحة التى تحل محل الشركة فى إدارة القناة .



الباب الثاني

الاستغلال

نتناول فى هذا الباب الجانب الاقتصادى والمالى ، فى المشكلة المترتبة على وجود شركة قناة السويس ، وهذا بحث يتألف من شقين :

الشق الأول : خاص بالقناه نفسها ، كمرفق يدر مالا ، وكان المفروض أن يعود هذا المال على الدولة التى رخصت بشق القناة فى أراضيها ، وأذنت بتحصيل الرسوم من السفن المارة فى قناتها بمالها من سيادة على القناة ، وملكية لها .

ولكن حرمت الدولة من ينبوع اقتصادى له قيمته الكبرى ، واحتفظ به المستعمر ، يستمرئه ، ويعطى أصحاب الحق فتات الموائد .

وبحث هذه الناحية يقتضينا أن نستعرض الحركة الملاحية في القناة ، لا من ناحية القانون الدولى العام ، فقد أفردنا لهذا الموضوع الجزء الثالث من هذا الكتاب ، ولكنا ندرس الناحية الاقتصادية ، فى تلك الحركة الضخمة ، مستعينين بالأرقام والاحصاءات الدقيقة . ومنها يتضح أن تلك الحركة تمثل جانبا خطيرا في الاقتصاد العالمى ، بل الجانب الأكبر فيه ، ولولا أن مصر قد نحيت من أول الأمر عن إدارة حركة الملاحة فى القناة ، لكانت جميع العمليات البحرية والتجارية فى القناة وموانيها احتكارا لها ، ولعادت عليها باليمن والبركة ، ولكفلت لأبنائها مستوى من المعيشة عاليا ، ولكن حرموها من كل شىء ، وأعطوا الطيبات كلها للمستعمر وللدخيل .

ولما كانت رسوم المرور ، موردا رئيسيا من الموارد المترتبة على تلك الحركة ، فقد بحثناها من جميع نواحيها ، مبينين أنها لا تفرض فى مقابل

خدمات تؤديها الشركة ، بل تفرض بما للدولة صاحبة القناة من سيادة على إقليمها ، وهذا يبعد تماما الفكرة القائلة بأنه حينما ينتهي الالتزام ، وتذهب الشركة الاستعمارية ، إلى غير رجعة ، تكتفى الدولة بتحصيل رسوم متواضعة . هذا منطق سخيف ، لايقول به إلا الذين أكل الحقد قلوبهم لمجرد تصورهم أن مصر ستنفرد بايراد القناة ، وإنما الرسوم ، فى الحقيقة ونفس الأمر ، لا تختلف فى شىء عن الرسوم الجمركية . والشركة لاتؤدى خدمات ملاحية فقط ، وإنما تباشر سلطة ، ما كان ينبغى أن تباشرها إلا الدولة ، وسنبين ذلك من واقع نصوص لوائح الملاحة التى تنفرد بوضعها وفرضها على السفن المارة بالقناة .

والشق الثانى : الخاص باستغلال الشركة نفسها للقناة ، وهذا يضطرنا لأن نبحث بناءها الاقتصادى ، فنتكلم عن رأسمالها ، وعن أسهمها وسنداتها ، والمخالفات التي ارتكبت فى هذا الصدد ، وكيف نهبت من مصر حصتها فى الأسهم ، والأرباح الجنونية التى حققتها الشركة ، وتحققها ، بدرجة ليس لها مثيل فى تاريخ أية مؤسسة فى العالم .

ونبحث مختلف أبواب إيراد الشركة وكيف تتصرف فيه ، من واقع ميزانياتها السنوية .

ولايفوتنا أن نعالج النواحى المالية ، فى علاقة الشركة بالحكومة المصرية ، ويدخل فى ذلك عدة مسائل ذات أهمية كبيرة ، منها : —

١ — الاتاوة السنوية ، قديما وحديثا .

٢ — العشرة فى المائة التي تعطى خطأ لمن يسمون مؤسسين .

٣ — الضرائب التى تدفعها الشركة لمصر ، وتلك التى تدفعها خطأ لحكومة فرنسا .

وقد راجعنا ميزانيات الشركة ، والأرقام التى أعلنتها ، منذ مولدها حتى الآن ، لنبين أنها نهبت بحارا من الذهب ، ولكن الشركة لم تنشر أرقاما عن

مواردها ، وقت الحرب ، رغما عن الخدمات الكبرى ، التي أدتها للامبرالية البريطانية ، وإذا جاز للشركة أن تغض الطرف عن هذا ، فان ذلك لايجوز ، بالنسبة لمصر صاحب المصلحة ، ويجب أن يماط اللثام عن هذه الحلقة الهامة.

وبالجملة حرصنا ، جهد الطاقة ، على أن نتناول مختلف المسائل الاقتصادية والمالية ، فى موضوع تلك الشركة . ولعل الحقائق المريرة التي يكشف عنها هذا البحث ، والأرقام الخطيرة ، التي تبرز للعيان ، كل ذلك يكون كفيلا بشحذ الهمم ، ومضاعفة الجهد ، للخلاص من تلك الشركة ، فى أقصر فترة ممكنة .



الفصل الأول

حركة المرور في القناة

أحدثت القناة ثورة فى حركة التجارة العالمية ، فقبل افتتاحها للملاحة كانت تمر هذه التجارة من طريق الشرق الطويل ، عبر رأس الرجاء الصالح ، إلى الهند ، وبلاد الشرق الأقصى واستراليا . وهو طريق طويل جدا ، ولم يكن فى القرن الماضى ، مأمون العواقب ، لصعوبة تغذية السفن بالوقود وغيره ، فكان المسافرون يحجمون عن ارتياد هذا الطريق ، ويسافرون بحرا إلى الاسكندرية ، ومنها بطريق البر إلي السويس ، ومن السويس إلى الشرق عبر البحر الأحمر . ولذلك ، كان يوجد ، قبل سنة ١٨٦٠ ، تاريخ انتهاء خط سكة حديد الاسكندرية — القاهرة — السويس ، طريق بريد الهند ، وكانت تسير فيه عربات تجرها الجياد ، وكانت تقف فى محطات أعدت لراحة المسافرين ، وكان هذا الطريق من القاهرة إلى السويس ، امتيازا فى يد شركة انجليزية .

ويجب ، ألا يغيب عن البال ، أنه فى الوقت الذى حصل دى لسبس ، من والى مصر ، على امتياز تأسيس شركة لحفر القناة ، كانت السفن البخارية قليلة العدد ، وكان الشراع ، غالبا فى البحر ، ففى سنة ١٨٤٦ ، بلغ الأسطول التجارى العالمى ١١١٢٧ سفينة ، منها ١٠٢ سفينة تسير بالبخار ، والباقي كان يسير بالشراع أى أن نسبة السفن البخارية إلى الشراعية كانت ٩ و ./. ، وارتفع عدد السفن البخارية فى سنة ١٨٥٥ إلى ٣٩١ باخرة أى بنسبة ٣٫٥ ./. وكانت الرحلات عبر طريق الكاب ، ذات آماد ، لا يمكن معرفتها مقدما ، بل كانت رحلات محفوفة بالفناء فى جوف المحيط . وإليك بعض الأرقام :

فى سنة ١٨٤٠ ، كانت تستغرق المسافة من لندن إلى بومباى من ١٢٠ إلى ١٥٠ يوما .

وأول باخرة اجتازت الأطلنطى ، هى « سافانا » Savannah فى سنة ١٨١٩ ، ولكن يلاحظ أن شركة « مساجيرى ماريتيم » وهى من أقدم شركات الملاحة ، لم تبن أول باخرة فى أسطولها واسمها « بركليز » إلا فى سنة ١٨٥٢ ، وكانت البواخر لاتستخدم إلا فى نقل المسافرين أو البضائع النفيسة ومن هنا ندرك الثورة التى أحدثتها قناة السويس بالنسبة لمواصلات العالم وتجارة العالم . فبقناة السويس أخذ الشراع يختفى من العالم شيئا فشيئا ، خصوصا وأن البحر الأحمر ، كان من أبغض البحار دائما ، فى نظر أصحاب السفن الشراعية ، بسبب ضعف الريح فيه ، وتعرض السفن للزوابع والتيارات المختلفة .

ومن أجل ذلك ، ظن البعض أن عملية شركة القناة ، لن تكون عملية رابحة ، لأن السفن لن تترك بسهولة ، الطريق الذى ألفته ، على الرغم من طوله وعناء السفر فيه ، إلى طريق جديد مجهول ، ولم يحسب أصحاب هذا الرأى حسابا لتقدم البخار . ولكن بمجرد افتتاح القناة ، بذل العلم جهدا فذا فى تحويل الأساطيل التجارية من الشراع إلى البخار ، وشجعه على ذلك تقصير المسافة ، وإمكان إيجاد محطات وموان تغذى البواخر بالفحم ، فى سهولة ويسر .

ومع ذلك تردد الكثيرون من أصحاب السفن فى استخدام الطريق الجديد فى أول أمره ، والجدول التالى ، يعطينا فكرة عن تطور الحركة الملاحية فى القناة .

السنة	عدد السفن	الحمولة بالطن	عدد المسافرين
١٨٧٠	٤٨٦	٤٣٦ ر ٦٠٩	٢٦ ر ٧٥٨
١٨٨٠	٢ ر ٠٢٦	٣ ر ٠٥٧ ر ٤٢٢	١٠١ ر ٥٥١
١٨٩٠	٣ ر ٣٨٩	٦ ر ٨٩٠ ر ٠٩٤	١٦١ ر ٣٥٣
١٩٠٠	٣ ر ٤٤١	٩ ر ٧٣٨ ر ١٥٢	٢٨٢ ر ٥١١
١٩١٠	٤ ر ٥٣٣	١٦ ر ٥٨١ ر ٨٩٨	٢٣٤ ر ٣٢٠
١٩٢٠	٤ ر ٠٠٩	١٧ ر ٥٧٤ ر ٦٥٧	٥٠٠ ر ١٤٧
١٩٣٠	٥ ر ٧٦١	٣١ ر ٦٦٨ ر ٧٥٩	٣٠٥ ر ٢٠٢
١٩٣١	٥ ر ٣٦٦	٣٠ ر ٠٢٧ ر ٩٦٦	٢٧٠ ر ٦٥٧
١٩٣٢	٥ ر ٠٣٢	٢٨ ر ٣٤٠ ر ٢٩٠	٢٦١ ر ٧٧٤
١٩٣٣	٥ ر ٤٢٣	٣٠ ر ٦٧٦ ر ٦٧٢	٢٥٣ ر ٤٩٠
١٩٣٤	٥ ر ٦٦٣	٣١ ر ٧٥٠ ر ٨٠٢	٢٦٢ ر ١٢٢
١٩٣٥	٥ ر ٩٩٢	٣٢ ر ٨١٠ ر ٩٦٨	٦٢٥ ر ٤٦٥
١٩٣٦	٥ ر ٨٧٧	٣٢ ر ٣٧٨ ر ٨٨٣	٧٨١ ر ٩٢٩
١٩٣٧	٦ ر ٦٣٥	٣٦ ر ٤٩١ ر ٣٣٢	٦٩٧ ر ٨٠٠
١٩٣٨	٦ ر ١٧١	٣٤ ر ٤١٨ ر ١٨٧	٤٧٩ ر ٨٠٢
١٩٣٩	٥ ر ٢٧٧	٢٩ ر ٥٧٣ ر ٣٩٤	٤١٠ ر ٥٢٣
١٩٤٠	٢ ر ٥٨٩	١٣ ر ٥٣٥ ر ٧١٢	١٦٧ ر ٨٠٥
١٩٤١	١ ر ٨٠٣	٨ ر ٢٦٢ ر ٨٤١	١٤ ر ١٢٤
١٩٤٢	١ ر ٦٤٦	٧ ر ٠٢٧ ر ٧٦٣	٥٩٠
١٩٤٣	٢ ر ٢٦٢	١١ ر ٢٧٣ ر ٨٠٢	٥ ر ٦٥٨
١٩٤٤	٣ ر ٣٢٠	١٨ ر ١٢٤ ر ٩٥٢	١٦ ر ٤٦٠
١٩٤٥	٤ ر ٢٠٦	٢٥ ر ٠٦٤ ر ٩٦٦	٤١١ ر ٥٩٣
١٩٤٦	٥ ر ٠٥٧	٣٢ ر ٧٣٢ ر ٠٠٠	٩٣٢ ر ٠٠٧
١٩٤٧	٥ ر ٩٧٢	٣٦ ر ٥٧٦ ر ٥٨١	٥٨٧ ر ١٣٥
١٩٤٨	٨ ر ٦٨٦	٥٥ ر ٠٨١ ر ٠٥٦	٤٥٤ ر ٨٦٤
١٩٤٩	١٠ ر ٤٢٠	٦٨ ر ٨٦١ ر ٠٤٨	٦١٠ ر ٩٥١
١٩٥٠	١١ ر ٧٥١	٨١ ر ٧٩٥ ر ٥٢٣	٦٦٤ ر ٢٨٤
١٩٥١	١١ ر ٦٩٤	٨٠ ر ٣٥٦ ر ٣٣٨	٥٨٨ ر ٩٤٧
١٩٥٢	١٢ ر ١٦٨	٨٦ ر ١٣٧ ر ٠٣٧	٥٧١ ر ٤١٦

ومن الأرقام المتقدمة ، يتضح أن قناة السويس ، تعد بمثابة بارومتر يبين سير الفلك العالمى ، فى السياسة والاقتصاد ، وفى الحرب والسلم ، وقد تفاقمت حركة الملاحة فى القناة ، ووصلت فى السنوات الأخيرة إلى درجة ، لم تصل إليها فى أى وقت مضى ، ولنمو الحركة الاستعمارية فى آسيا وأفريقيا أثرها البالغ فى زيادة الحركة ، وكذلك ساعدت أعمال التحسين ، وتعميق القناة على اشتداد الحركة الملاحية فيها ، ومهما تحملت الشركة ، فى سبيل ذلك من نفقات ، فان هذه النفقات لا تعد شيئا مذكورا ، بجانب الدخل العام الذى تصيبه ، حتى أنها لا تعرف الآن ، أين تضع الأموال الطائلة التى تحصل عليها ، وماذا تصنع بهذه الأموال ، إلى حد أنها تخفض رسوم المرور ، دون أن تحصل على إذن الحكومة المصرية ، كما يقضى عقد الالتزام ، ومنذ سنة ١٩٥١ ، أعفت المسافرين إطلاقا من رسوم المرور ! !

عملاء مصر فى القناة

قبل بيان عناصر الحركة الملاحية فى قناة السويس ، يهمنا أن ننبه إلى أن أصحاب السفن التى تمر بالقناة ، حربية كانت أم تجارية ، دولا أم شركات أم أفرادا ، ليسوا إلا عملاء الحكومة المصرية فى القناة ، شأنهم تماما شأن المسافرين على خطوط السكك الحديدية ، فليست لهم حقوق أكثر مما للمسافر أو صاحب البضاعة ، الذى يستخدم طريقا آخر من طرق مواصلات الدولة ، ولا عبرة ، فى نظر القانون ، بذلك التهويش ، الذى يثار حول مصالح عالمية ، أو تجارة عالمية ، أو ملاحة عالمية ، أو غير ذلك من المصطلحات الجوفاء .

ونحن إذ نعرض ، عناصر الحركة الملاحية فى القناة ، إنما نبين حالة اليسر والرخاء فى هذا المرفق ، ونعين الذين يعتمد عليهم ، هذا المرفق المصرى ، فى يسره ورخائه ، وهذا البيان ، فى الوقت نفسه ، يلقى ضوءا ، على حركة التجارة ، والتعامل بين الشرق والغرب .

عناصر هذه الحركة الملاحية

بمناسبة ، قياس حمولة السفن ، وحصر ركابها ، لمعرفة رسوم المرور ، استطاعت شركة قناة السويس ، أن تحصر بقدر الامكان ، عناصر هذه الحركة الملاحية منذ افتتاح القناة ، حتى الآن .

ويظهر من مراجعة ميزانيات الشركة ، أن عناصر هذه الحركة ثلاثة ، وهذه العناصر الثلاثة ، التى يتألف منها دخل الشركة من الملاحة فى القناة نفسها ، فيما عدا أبواب الايراد والاستغلال الأخرى هى :

البواخر ، والركاب ، والمراكب الصغيرة .

والمراد بالمراكب الصغيرة ، تلك التى تقل حمولتها عن خمسمائة طن ، وتستطيع أن تجتاز القناة ، دون حاجة لأن يكون على ظهرها أحد المرشدين الذين يعملون فى الشركة .

وقد كانت نسبة الدخل من هذه الناقلات الصغيرة ، حتى قيام الحرب العالمية الثانية بمعدل ١٨ و ٠ ٪ ، ولكن ، ارتفعت هذه النسبة فى أثناء الحرب ، بسبب استخدامها بمعرفة القوات البريطانية ، بدلا من السفن الكبيرة التى تستهدف للغرق ، حتى وصلت فيما بين سنتى ١٩٤٠ و ١٩٤٥ إلى ٤ و ٥ ٪ ثم هبطت النسبة من سنة ١٩٤٥ إلى ٣ و ١ ٪ ، وتدرج الهبوط ، فى أوقات السلم .

وسنعود للكلام عن تلك العناصر الثلاثة ، حينما نشرح دخل الشركة ومواردها .

وإنما هناك ظواهر ، فى حركة الملاحة بالقناة ، نبادر فنوجه النظر إليها . وأول هذه الظواهر ، تطور الحركة ، وحمولة السفن التى تجتاز القناة ، بتطور بناء السفن فى العالم . فحتى سنة ١٩٠٠ ، كانت لا تزيد حمولة ، أية سفينة ، فيما يزيد عن نصف السفن التى تجتاز القناة ، على أربعة آلاف طن ،

وفى المدة من ذلك التاريخ إلى سنة ١٩٢٠ بلغت نسبة السفن التى تتراوح حمولتها بين أربعة آلاف وستة آلاف طن ، ٤٠ ٪ من السفن التى اجتازت القناة ، ويتراوح متوسط حمولة السفينة المعتادة التى تجتاز القناة الآن ، بين ستة آلاف وثمانية آلاف طن ، ومن المنتظر أن تزيد هذه الحمولة فى السنوات المقبلة ، بزيادة عمق القناة .

والظاهرة الثانية ، هى أنه علاوة على اختفاء الشراع ، فى الطرق البحرية ، بافتتاح قناة السويس ، ساعدت الحركة الملاحية فى القناة على مضاعفة الاهتمام العلمى بآلات البواخر نفسها ، حتى حل المازوت محل الفحم ، فى إدارة محركات السفن ، وأدى ذلك بالتالى ، لزيادة الحركة الملاحية العالمية ، وارتفاعها فى القناة ، بوجه خاص . والمازوت بدوره يفسح السبيل الآن ، لغيره من مواد الاحتراق الأخرى . وأول باخرة اجتازت القناة ، وكانت من ذات المحركات ، اجتازتها فى سنة ١٩١٢ ، فما أن حلت سنة ١٩٣٣ ، حتى أصبح أكثر من نصف السفن المارة بقناة السويس ، يدار بالزيت بدلا من المازوت . وفى سنة ١٩٣٩ ، كانت السفن التى تدار بالفحم من مجموع السفن المارة بقناة السويس ، بنسبة ٣٧ ٪ ، والتى تدار بالمازوت بنسبة ٢٩ ٪ ، والسفن ذات المحركات بنسبة ٣٣ ٪ ، وبمقارنة هذه الأرقام ، بمثيلاتها فى الأساطيل العالمية ، فى نفس المدة ، نجد أن نسبة السفن ذات المحركات ، فى العالم ، كانت فى سنة ١٩٣٩ نحو ٢٤ ٪ ، وهذا يدل على أن الملاحة فى القناة ، تحتل المكان الأول ، فى العالم ، من حيث التقدم والأهمية .

وأخيرا ، تمر ناقلات البترول بقناة السويس ، بنسبة أكبر منها فى أى ممر آخر من ممرات العالم ، والسر فى ذلك ، هو زيادة مايستخرج من البترول ، من منطقة الشرق الأوسط .

توزيع الحركة حسب أسماء الدول

ولبيان الحركة الملاحية ، طبقا لأسماء الدول ، التى تحمل السفن المارة بقناة السويس أعلامها ، وهى مسألة تتغير ، طبقا لتطورات سياسية واقتصادية ،

أهمية خاصة ، فى الكشف عن التيارات السياسية والعالمية التى تعتور مصر ، وقناة السويس ، كما أنها تلقى ضوءا على الدوافع التى تحمل انجلترا ، على التشبث بمركزها الاستثنائى فى قناة السويس ، وسيطرتها على شركة قناة السويس بالذات .

ما زالت انجلترا ، حتى الآن ، تحتل المكان الأول ، بين الدول الملاحية التى تستخدم قناة السويس . وترجع هذه الظاهرة لسببين :

أولا — على الرغم ، من خروج انجلترا ، من الهند ، ما زالت مصالحها التجارية ، مكفولة فى تلك البلاد ، وهى على اتصال مستمر بأسواق الشرق الأقصى ، وفى الوقت نفسه ضاعفت انجلترا ، من عنايتها بانشاء امبراطوريتها الافريقية ، وتدعيمها ، وهى تنهب حاصلات أفريقيا ، على أوسع نطاق ، ولذلك فان جانبا كبيرا ، بل الجانب الأكبر ، من حركتها الملاحية ، متصل بقناة السويس ، وهذا هو سر عنادها ، فى مشكلة الجلاء عن القناة ، ومحاولاتها التى تبذلها لتوطيد مركزها فى عدن ومحميات البحر الأحمر .

ثانيا — تملك انجلترا أسطولا تجاريا ضخما ، وتؤجر سفنها لغيرها من الدول الغربية ، ورعايا تلك الدول ، الذين يتعاملون مع الشرق الأقصى ، وشرق أفريقيا واستراليا ، وعملية تأجير السفن ، مورد رزق هائل للانجليز ، ولذلك يتشبثون بأهم طريق ، تمر فيه ناقلاتهم وأساطيلهم .

والأرقام ، هى التى تثبت عكس ، ما يراه البعض من أن قناة السويس ، قد فقدت أهميتها الملاحية ، بالنسبة للانجليز .

كانت انجلترا فى سنة ١٨٩٠ ، تملك ٤٨ر٥٠ ٪ من حمولة السفن فى العالم ، وهبطت هذه النسبة فى سنة ١٩٣٩ ، فوصلت إلى ٢٥ر٩٠ ٪ من حمولة الأسطول التجارى العالمى ، ومع ذلك ظلت انجلترا محتفظة بمكانها الأول ، بين الدول الملاحية التى تستخدم قناة السويس .

وفيما يلى جدول ، يبين نسب السفن المارة بقناة السويس ، حسب جنسيتها ، ومنها تظهر نسبة السفن البريطانية ، التى تحتل المكان الأول ، بما يزيد على ٦٠ ٪ من مجموع الحركة فى القناة وذلك حتى سنة ١٩٤٦ .

السنوات	بريطانيا	ألمانيا	أمريكا	الدانيمرك	فرنسا	اليونان	إيطاليا	اليابان	هولندا	النرويج	السويد
١٨٨٠—١	٧٦ر١	١ر٢	٠ر١	٠ر٤	٨ر٣	—	٢ر٧	—	٤ر١	٠ر٤	٠ر١
١٨٩٠—١	٧٧ر٨	٣ر٦	—	—	٧	—	٢ر٧	٠ر١	٣ر٨	٠ر٥	—
١٩٠٠—١	٧٠	٩ر٥	٠ر٢	٠ر٢	٦ر٣	—	١ر٩	١	٤ر٣	١	—
١٩١٠—١	٦٧ر٣	١٥ر٦	٠ر٣	٠ر٦	٦	٠ر١	١ر٤	١ر٦	٤ر٧	٠ر٦	٠ر٢
١٩٢٠	٦١ر٧	—	—	١ر٣	٤ر٤	٠ر٧	٣ر٥	٩ر١	٨ر١	١	١ر٣
١٩٣٠	٥٥ر٦	١٠ر٧	٢ر١	١ر٤	٦ر٣	٠ر٣	٤ر٧	٣	١٠ر٥	٣	١ر١
١٩٣١	٥٥ر٤	١١	٢ر١	١ر٢	٦ر٩	٠ر٢	٤ر٧	٣ر٨	٩ر٥	٢ر٥	١ر٣
١٩٣٢	٥٥ر٥	٨ر٨	١ر٩	١ر٥	٧ر٢	٠ر٣	٥ر٧	٥ر١	٨ر٣	٣	١ر٥
١٩٣٣	٥٤ر٦	٩	١ر٦	١ر٤	٦ر٨	٠ر٩	٥ر٧	٤ر٥	٧ر٨	٤ر٧	١ر٧
١٩٣٤	٥٤ر٣	٩ر٤	١ر٧	١ر٣	٦ر٢	١ر٨	٦ر٦	٣ر٩	٨ر١	٤ر٩	٤ر٤
١٩٣٥	٤٨	٨ر٢	١ر٦	١ر٣	٥ر٤	١ر٤	١٨ر٥	٢ر٥	٧ر١	٤ر٢	١ر٢
١٩٣٦	٤٦ر٥	٨ر٩	١ر٥	١ر٣	٥ر١	١ر٨	٢٠ر٢	٢ر٦	٧	٣ر٩	٠ر٩
١٩٣٧	٤٧ر٣	٩ر١	١ر٥	١ر٨	٥	٢ر٤	١٦ر١	٢ر٦	٧ر٧	٤ر٥	٠ر٩
١٩٣٨	٥٠ر٤	٩ر١	١ر١	١ر٤	٥ر١	٢ر٣	١٣ر٤	٢	٧ر٨	٤ر٣	٠ر٩
١٩٣٩	٥١ر٤	٧	١ر٥	١ر٦	٥ر٥	١ر٩	١٤ر٤	١ر٨	٨ر٣	٤ر٣	٠ر٨
١٩٤٥	٦٣ر٤	—	٢٢ر٢	—	—	—	—	—	—	—	—
١٩٤٦	٦٢ر٦	—	١٨ر٢	—	٢ر٧	—	—	—	٦ر١	٥ر٢	—

فى السنوات الأخيرة

فى الحركة الملاحية بالقناة سنة ١٩٤٨

الجنسية	عدد السفن	صافى الحمولة بالطن
بريطانية	٣ر٣٩٤	٢٠ر٧٢٦ر٢٤٦
أمريكية	١ر٠٦٦	٨ر٣٠٢ر٢٩٦
بنما	٧٥٩	٥ر١٥٣ر٢٩٨
نرويجية	٧٩٢	٥ر١٤٣ر٨٨٨
إيطالية	٧٢٤	٤ر٠٤٠ر٩٥١
فرنسية	٤٩٠	٣ر٤٦٤ر٣٦٤
هولندية	٤٧٣	٣ر١٩١ر٣٢٤
سويدية	٢٠٨	١ر٣٣٥ر٣٤٤
يونانية	٢٠١	١ر٠٦٠ر٢٤٩
دانمركية	١٦٣	٩٧٣ر٢٢٣
أسبانية	١٤٦	٥٨٠ر٦٢٨
مصرية	٧٢	١٨٧ر٥١٥
برتغالية	٢٥	١٥٤ر٩٢٣
تركية	٣١	١٤٠ر٦٣٤
روسية	٢٩	١٤٠ر٥٠٢
هندية	١٧	٨٩ر٠١١
بلجيكية	١٢	٧٦ر٩٠٧
فنلندية	١٤	٧١ر٥٤٥
يوغسلافية	١٢	٦٥ر٢٦٠
سويسرية	١٣	٥٦ر٥٩١
صينية	١٩	٤٣ر٩٢٧
هندوراس	٥	٣١ر٠٦٠
بولندية	٤	٢٠ر١٩٤

في سنة ١٩٥١

الجنسية	عدد السفن	صافي الحمولة بالطن
بريطانية	٤ر٠٩١	٢٦ر٩٠٠ر٠٦٣
نرويجية	١ر٤٩٦	١١ر٣٦٧ر٣٧٣
امريكية	١ر٠٣٤	٧ر٩٠٩ر٢٢٢
فرنسية	٤٧٧	٦ر٥٩٢ر٤١٨
بنما	٨٢٢	٦ر٤١٢ر٠٥٤
إيطالية	٨٩٥	٤ر٨٩١ر٥٧٩
هولندية	٥٦٠	٣ر٧٦٣ر٩٨٣
ليبريا	٢١٩	٢ر٥٦٧ر٦٠٥
دانمركية	٣٥٦	٢ر٣٧٨ر٤٦٤
سويدية	٢٩٠	١ر٩٠٣ر٧٢٦
يونانية	٢٥٧	١ر٤٧٤ر٧٢٠
هندوراس	٦٨	٨٧٦ر٧٩٥
هندية	٩٩	٥١٦ر٨٦٦
ألمانية	٨١	٤٢٦ر١٤٤
برتغالية	٥٠	٣٤٣ر٠٨١
بلجيكية	٤٨	٣٢٧ر١٩٠
اسبانية	٣٩	٢٠٦ر١١١
مصرية	٩٦	١٦٤ر٠٤٣
فنلندية	٣٠	١١٤ر٣١٩
سويسرية	١٥	١٠٤ر٢٠٩
كوستاريكية	٢٤	٥٢ر٣٣٦
صينية	٧	٤٠ر٨٣٩
باكستانية	١٦	٣٣ر٠٤٨
يابانية	٦	٣٧ر٧٠٠
إيرلندية	٧	٣٧ر٤٢١
إيرانية	٣	١٥ر٤٥٦

الجنسية	عدد السفن	صافى الحمولة بالطن
شريفية (مراكش)	٣	١٥ر٢٤٤
يوغسلافية	٣	١٥ر٠١٣
برازيلية	١٠	١٣ر٨٧٥
ارجنتينية	١	٥ر٨٢٠
سورية	١٣	٥ر٢٠٨
عربية سعودية	٨	٥ر١٩٦
اندنوسية	٧	٣ر٤٢٢
لبنانية	٥	١ر٦٤٢
مجرية	٢	٨٣٠
إيسلندية	١	٥٣٧
المجموع	١١ر٦٩٤	٨٠ر٣٥٦ر٣٣٨ طنا

فى سنة ١٩٥٢

الجنسية	عدد السفن	صافى الحمولة بالطن
بريطانية	٤ر٢١٢	٢٨ر٦٤٣ر١٨٦
نورويجية	١ر٦٦٣	١٣ر٥٤٧ر٩١٤
فرنسية	١ر٠١٨	٧ر٧٣٧ر٨٦٤
بنما	٨٧٢	٦ر٨٠٤ر٣٧٧
امريكية	٨٣١	٤ر٢٥٧ر٦١٣
إيطالية	٨٧٥	٤ر٦٥٤ر٨٠٧
هولندية	٢٦٤	٣ر٠٥١ر٥٤٠
سويدية	٣٧٤	٢ر٦٠٨ر٠٦٨
دانمركية	٣٥٩	٢ر٤٥١ر٩٥٦
هندوراس	٩٥	١ر٢٢٧ر٧١٠
يونانية	٢٢٥	١ر٠٦٤ر٢٩٣

الجنسية	عدد السفن	صافى الحمولة بالطن
ألمانية	١٢٥	٦٩٨ر٩٥٦
هندية	٩٦	٥٢٧ر٠٥٧
بولندية	٨٢	٤٩٣ر٥٦٩
برتغالية	٦٨	٤٩٠ر٢٣٩
تركية	٥٤	٣٢٣ر٨٢٥
روسية	٨٤	٣٢٣ر٨٢٥
بلجيكية	٤٠	٢٦٤ر٦٤٥
يابانية	٣٣	٢١٧ر٧٨٥
اسبانية	٣٦	١٨٧ر٨١٦
فنلندية	٢٦	١٣٧ر٧٠٦
مصرية	٥٥	١٢٢ر٥٣٥
كوستاريكية	٣٥	٨٦ر٠٩٨
سويسرية	١٣	٨٦ر٠٢٩
صينية	١١	٥٧ر١٦٦
برازيلية	٦	٥٠ر٥٥٤
باكستانية	١٨	٣٥ر٢٤١
يوغسلافية	٤	٢٠ر١٠٨
أندونوسية	١٣	١٥ر٥٩٣
شريفية	٢	١٠ر٩٦٤
رومانية	٢	٦ر١٧٩
كوريا الجنوبية	٢	٥ر٩٦٧
فيليبين	٢	٥ر٩٢٢
بلغارية	٢	٥ر٧٨٦
ايرلندية	١	٥ر٢٩٠
تشيكوسلوفاكية	١	٤ر٠٧٧
سورية	٤	١ر٦٤٨
مجرية	٢	١ر٥٠٦
يمنية	٣	١ر٣١٣
بورما	١	١ر٠٧١

الجنسية	عدد السفن	صافي الحمولة بالطن
العربية السعودية	٢	٩١٤
لبنانية	٢	٦١٨
إيرانية	١	٤٢١
المجمـــوع	١٢ر١٦٨	٨٦ر١٣٧ر٠٣٧ طنا

المتوسط فى شهر واحد من سنة ١٩٥٤

	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
بريطانيا	١ر٠٦٥ر٠٠٠ طنا	١ر٥٩٠ر٠٠٠	+ ٥٢٥ر٠٠٠
فرنسا	٨٥٤ر٠٠٠	٨٠١ر٠٠٠	— ٥٣٠٠٠
الولايات المتحدة	٤١١ر٠٠٠	٥١٦ر٠٠٠	+ ١٠٥ر٠٠٠
هولندا	٣٠٤ر٠٠٠	٤١٤ر٠٠٠	+ ١١٠ر٠٠٠
إيطاليا	٢٥٩ر٠٠٠	٣٦٦ر٠٠٠	+ ١٠٧ر٠٠٠
بلجيكا	١٩٧ر٠٠٠	١١٨ر٠٠٠	— ٧٩ر٠٠٠
مناطق أخرى	٢٤٢ر٠٠٠	٣٥٩ر٠٠٠	+ ١١٧ر٠٠٠
المجمـــوع	٣ر٣٣٢ر٠٠٠	٤ر١٦٤ر٠٠٠	+ ٨٣٢ر٠٠٠

ما الذى يستفاد من الجداول المتقدمة ؟

ومما تقدم نستطيع أن نستخلص الحقائق الآتية : —

(١) ظلت انجلترا ، منذ افتتاح القناة محتفظة بالمكان الأول ، فى حركتها الملاحية ، بتفاوت فى النسب المئوية ، ويبدو أن تقلص مركزها السياسى فى بلاد الهند ، لم يؤثر كثيرا على نشاطها الملاحى فى قناة السويس .

(٢) ظل نشاط الولايات المتحدة الأمريكية حتى سنة ١٩٤٥ ، فى قناة السويس شيئا لا يذكر ، ثم ظهرت فجأة فى سنة ١٩٤٥ بنسبة ٢٢ ٪ ، وكان

ترتيبها في سنة ١٩٥١ الثالثة ، بعد بريطانيا والنرويج ، وكونها الخامسة فى الترتيب فى سنة ١٩٥٢ ، لا ينفى أهميتها ، لأن أكثر السفن الأمريكية مسجلة تحت أعلام بنما ، وهندوراس مثلا ، كما أنها ذات نفوذ فى ليبريا والفليبين أيضا . بمعنى أن الولايات المتحدة الأمريكية ، أضحت عنصرا هاما فى الحركة الملاحية فى قناة السويس ، وذلك نتيجة زحفها السياسى والاستراتيجى والاستغلالى والبترولى على الشرق الأوسط .

(٣) ظهرت دولة بحرية ، لم تكن معروفة من قبل ، فايطاليا مثلا ، قد أدلت بدلوها ، وكانت فى أوج عهدها الفاشى تنازع انجلترا فى البحر الأبيض المتوسط ، حتى بلغت نسبتها فى قناة السويس فى سنة ١٩٣٦ حدا لم تصله من قبل وهو ٢٠ ٪ وذلك نتيجة انتصارها فى الحبشة . وعلى الرغم من هزيمة إيطاليا ، لا تزال بحريتها التجارية تحتل مكانا هاما فى القناة ، وهى تتجر مع الصومال واريتريا ، ومع بلاد اليمن ، ولها رعايا ، كما لها أطماع فى اليمن ، وفى شرق أفريقيا .

(٤) استفادت هولندا فائدة كبيرة بقناة السويس ، وكانت تستعمر مساحة هائلة فى الشرق الأقصى ، فاستطاعت أن تعتصرها ، ومع ذلك ، وعلى الرغم من طردها من أندونيسيا ، لا تزال هولندا تمثل عنصرا هاما ، فى حركة الملاحة بقناة السويس .

الدورة الاستعمارية فى القناة

قناة السويس ، تعد أكبر منظار عالمى ، يكشف عن النشاط الاستعمارى ، ويترجمه بالأرقام ، فهى تسجل المواد الخام ، والجهات التى تنقل منها ، والمواد المصنوعة ، والدول التى تصدرها إلى الشرق ، لتبيعها فى أسواقه ، وما الاستعمار إلا خامات وأسواق ، وعمليات مصرفية تسير مع هذه الحركة جنبا إلى جنب.

ومن إحصائيات الحركة الملاحية فى القناة ، نتعرف الحالة الصناعية فى العالم ، والبلاد التى تصنعت حديثا ، ولكى نضرب لذلك مثلا ، نورد

فيما يلى جدولا يبين هذه الحركة ، فى المرحلة السابقة للحرب العالمية الأولى ، فى سنة ١٩١٣ ، وفى المرحلة السابقة لقيام الحرب العالمية الثانية ، فى سنة ١٩٣٨ ، وبعد هذه المقارنة ، ندرس هذا الاحصاء فى السنوات التالية للحرب فنقف على المؤثرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها ، مما تدل عليه هذه الأرقام .

المناطق	١٩١٣ الوزن الصافى والوحدة ألف طن	١٩١٣ النسبة المئوية من مجموع الحركة الملاحية	١٩٣٨ الوزن الصافى والوحدة ألف طن	١٩٣٨ النسبة المئوية من مجموع الحركة
الهند	٩٠٩٩	٤٥ر٤٪	٨٧٣٤	٢٥ر٤٪
الصين، اليابان ، سيبرياء الفيليبين	٤٤٤٢	٢٢ر٢٪	٧٠٣٣	٢٠ر٤٪
جزر سوند والملايو	١٨٣٠	٩ر١٪	٣٧٤٣	١٠ر٩٪
استراليا ونيوزيلندا	١٩٨٨	٩ر٩٪	٢٢٦٨	٦ر٦٪
أفريقيا الشرقية	١٠٣٨	٥ر٢٪	٢٣٥٩	٦ر٩٪
البحر الأحمر وخليج عدن	٢٧٣	١ر٤٪	٢٦٣٢	٧ر٦٪
الخليج الفارسى	٢٩٦	١ر٥٪	٥٧٣٣	١٦ر٧٪
الهند الصينية وسيام	٦٣٩	٣ر٢٪	١٥٧١	٤ر٦٪

ظلت القارة الهندية ، الينبوع الأول الذى يغذى الحركة الملاحية فى القناة مدة طويلة ، فمنها كانت تحصل انجلترا على الحبوب، وخصوصا القمح والأرز ، وعلى المواد الأولية اللازمة للغزل والنسيج ، ولا سيما الجوت والقطن ، وفى سوق الهند ، كانت انجلترا تبيع الأقمشة والمنسوجات والآلات والمصنوعات المعدنيـة ، وكانت حركة الصادرات والواردات بين انجلترا وبلاد الهند ، فى المدة من سنة ١٨٩٠ إلى سنة ١٨٩٥ تمثل ٥٤ ٪ من مجموع حركة الملاحة العالمية ، فى قناة السويس، وهذا الاستعمار البريطانى ببلاد الهند

مر بقناة السويس . ثم وقف استغلال الانجليز للهند ، عند حد يبد أن النشاط الاستعمارى قد تفاقم بسرعة ، فى جهات أخرى بالشرق الأقصى . وفى المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ لم تعد حركة السفن التى تحمل الخامات من الهند وتلك التى تنقل إليها موادا مصنوعة إلا بنسبة تتراوح بين ٢٥ ٪ و٢٨ ٪ من مجموع الحركة الملاحية فى القناة .

وفى سنة ١٩٣٢ ، تركت الهند المحل الأول ، فى القناة لبلاد أخرى فى أقاصى آسيا . كالصين واليابان وسيبريا ، والفيليبين ، ثم استعادت الهند المحل الأول فى سنة ١٩٣٦ ، وظلت تشغله إلى أن قامت الحرب العالمية الثانية .

وهذا التغير فى الأرقام ، يرجع إلى عوامل اقتصادية واجتماعية فى بلاد الهند ، فالمحاصيل الزراعية ، قد قل تصديرها بسبب رداءة الغلة من ناحية ، وزيادة عدد السكان وحاجتهم إلى استهلاك نسبة أكبر من تلك المحاصيل من ناحية أخرى ، وقد ارتفع مستوى المعيشة فى بلاد الهند نوعا ما ، فى السنوات الأخيرة . وهناك عامل أهم من ذلك كله ، وهو حركة العصيان المدنى والمقاطعة التى أدار دفتها المهاتما غاندى، وقال للانجليز : «اخرجوا من الهند» ، وقد أثرت تأثيرا محسوسا على حركة التعامل بين بريطانيا والهند ، وبالتالى على نصيب الهند ، فى الحركة الملاحية بقناة السويس .

وفى المدة من سنة ١٩٣٢ إلى سنة ١٩٣٦ ، احتلت البلاد الواقعة فى أقاصى آسيا المكان الأول فى حركة قناة السويس . وقد بدأ النشاط الاستعمارى فى تلك البلاد منذ نهاية القرن الماضى ، ففى سنتى ١٨٩٨ و ١٨٩٩ حصلت بعض الدول الغربية على امتيازات إنشاء خطوط حديدية فى بلاد الصين ، كما افتتحت موان جديدة فى الصين ، واحتكر الأوروبيون التجارة فى مدنها الهامة . والصين تعد بحق ، أكبر مستودع عالمى للمواد الأولية ، ولذلك كانت فريسة لدول أوروبا الصناعية ، التى انهالت عليها كالطيور الجارحة ، ولذلك تضاعفت تجارتها الخارجية فى المدة من سنة ١٨٩١ إلى سنة ١٨٩٩ .

ومن عوامل نشاط حركة التعامل مع الشرق الأقصى فى المدة مابين سنتى

١٩٣٢ و ١٩٣٤ بيع الغربيين للأسمدة الكيمائية والملح فى أسواق الشرق الأقصى ، وكان الملح يصدر إلى اليابان بصفة خاصة .

وقد حدث توسع اليابان التجارى ، ومضايقتها للغرب فى الأسواق العالمية ، ونشطت البضائع اليابانية فى قناة السويس ، فى فترة من الفترات ، ولكن انجلترا ، قد استطاعت بما كانت تتمتع به من نفوذ فى مصر وغيرها أن تطرد الصناعة اليابانية من قناة السويس بالرسوم الجمركية المرتفعة والحواجز التى أقيمت ضد البضائع اليابانية . وأخذت روسيا بنصيب ، فى الحركة الملاحية بالقناة ، فكانت تصدر الحبوب والبترول والصناعات المعدنية ، ثم هبط هذا النشاط فجأة ، ابتداءا من سنة ١٩٣٧ .

على أن الحركة الاستغلالية فى أقاصى آسيا ، قد تأثرت بالأزمات السياسية ، فى بلاد الصين ، وبالحرب بين الصين واليابان ، وكذلك تأثرت بالأحداث السياسية فى أوروبا .

وتعد استراليا من البلاد التى أخذت بنصيبها فى الحركة الملاحية بقناة السويس ، ولكن يحد نشاطها فى هذه الناحية ، موقعها الجغرافى ، ولذلك تسير تجارتها فى طريق الكاب ، كما تسير فى قناة السويس ، إذ فرق المسافة ، بالنسبة لبعض البلاد التى تتعامل معها ، لايعد كبيرا ، وقد بلغ نصيب استراليا فى سنة ١٩٣٥ من مجموع الحركة نسبة ٦ر٩ ٪ ، وهبطت هذه النسبة فى السنة التالية إلى ١ر٦ ٪ ، وأهم الصادرات الاسترالية التى تجتاز القناة ، القمح والصوف . ولكن كميات كبيرة من صوف استراليا ، ومن السكر المصنوع من القصب ، تنقل إلى انجلترا عن طريق رأس الرجاء الصالح .

ومن الجهات التى تأخذ بنصيب ملحوظ ، فى حركة القناة الملاحية ، أفريقيا الشرقية . فمنها يأخذ المستعمرون الحبوب والسكر ، والبن والمعادن ، وبعض المواد البترولية ، ولا ينبغى أن نغفل الهند الصينية وسيام ، فالهند الصينية ، كانت تعطى فرنسا الأرز والذرة والمطاط ، ومواد أخرى ، ثم لعبت حركة الاستغلال الاستعمارى فى الخليج الفارسى ، دورا هاما فى القناة ، وفيما يلى بعض الأرقام :

سنة ١٩١٠	٢٢٦٫٠٠٠ طن
سنة ١٩١٣	٢٩٦٫٠٠٠ «
سنة ١٩٢١	١٫٢٥٣٫٠٠٠ «
سنة ١٩٢٩	٤٫١٩٠٫٠٠٠ «
سنة ١٩٣٧	٦٫٥٢٠٫٠٠٠ «
سنة ١٩٤٦	٩٫٤٠٠٫٠٠٠ «

كانت نسبة الخليج الفارسى فى حركة الملاحة بقناة السويس فى سنة ١٩١٣ ٥٫١٪ وارتفعت فى سنة ١٩٣٩ إلى ١٨ ٪ ، والبترول هو أهم المواد التى تصدر من الخليج الفارسى ، وفيما عدا البترول يصدر القمح والشعير

ولا يفوتنا أن نقرر أن الأرقام التى تحصل عليها شركة قناة السويس ، وتضمنها نشراتها ، تعد تقريبية ، لأنه لا يمكن فى كل الأحوال ، معرفة مصادر البضاعة ، فمثلا تستخدم بلجيكا وألمانيا وهولندا ، ميناء «انفرس» فى شحن بضائعها الصادرة إلى الشرق ، وتقف السفن بموان مختلفة فى الطريق ، وتشحن بضائع وتفرغ بضائع ، قبل أو بعد مرورها من قناة السويس ، كما أن فرنسا مثلا ، كانت تبيع بعض خامات الهند الصينية ، وتصدرها إلى اليابان أو أمريكا مثلا ، من غير أن تمر هذه البضاعة بقناة السويس . ومع ذلك يمكن الوقوف على فكرة واضحة ، عن النشاط الاستعمارى والاستغلالى بتتبع أرقام البضائع التى تنقل عبر القناة .

فى سنوات ما بعد الحرب

نستطيع أن نقف على تطورات الحركة الملاحية فى القناة ، بمطالعة تقارير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، التى يتقدم بها إلى الجمعية العمومية للمساهمين فى اجتماعها السنوى .

فى سنة ١٩٤٩ ، ورد فى تقـــرير مجلس إدارة الشركة المذكورة (١) ، ماترجمته :

« فى توزيع حركة البضائع ، بين المناطق الواقعة ، بعد قناة السويس ، « تحتل البلاد المتاخمة للخليج الفارسى ، مكانا أهم ، مما كان عليه الحال فى أى « وقت مضى بنسبة ٦٠ ٪ من المجموع . وقد تضاعف التبادل مع تلك البلاد « بين سنة وأخرى ، ووصلت أرقام بضائعها إلى ٣٠ مليون طن ، وذلك بسبب « البترول ، الذى بلغ مانقل منه (فى سنة ١٩٤٨ - ١٩٤٩) أربعة عشر مليونا « ونصف من الأطنان ، وكذلك بسبب زيادة نقل العتاد الصناعى ، لتلك « المناطق .

« وتأتى الهند وباكستان ، فى المحل الثانى ، ولكن ارتفعت حركة بضائعهما « المـارة بقناة السويس ، بنسبة ١ ٪ فقط ، ولا يزيد نصيبهما فى المجموع « عن ١١ ٪ ، وهذا الرقم لا يعد شيئا مذكورا ، بالنسبة لمـا كانت عليه « تجارة الهند فى المـاضى .

« وبعكس ذلك تماما ، ارتفعت تجارة استراليا إلى ٣٫٢٠٠٫٠٠٠ طن ، « بما يزيد عن ٩١ ٪ مما كانت عليه فى سنة ١٩٤٧ ، وبزيادة قدرها ٢١ ٪ « عن أقصى حد بلغه نصيبها فى حركة قناة السويس ، قبل الحرب الأخيرة . « وهذا التطور يرجع إلى كونها وجدت سـوقا ملائمة لفائضها من الصوف « والسكر والحبوب .

وأشار التقرير إلى الزيادة التى أصابت بلادا ، قال إنها عانت من الحرب المـاضية ، وفى مقدمتها الهند الصينية ، وقدر هذه الزيادة بنسبة ٨٠ ٪ .

وفيما يتعلق بالتبادل بين القارات ، سجـل التقرير ارتفاعا فى التبادل بين تلك المناطق والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٦٠ ٪ ، ومع بلاد شمـال

---

(١) الاجتماع الحادى والتسعين للجمعية العمومية للمساهمين ، فى ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩ نشرة الشركة رقم ٢٢٣٨ فى ١٥/ ٢٥ يونيو سنة ١٩٤٩ ، صفحة ٩٢٨٧ .

أفريقيا بنسبة ٥٠ ٪ ، وزادت الأرقام من هذه الناحية ما بين ثلاثة وخمس مرات ، عما كانت عليه فى سنة ١٩٣٩ .

وأما حركة التجارة الأوروبية فى قناة السويس ، فعلى الرغم من ارتفاعها عن العام السابق بنسبة ٨٠ ٪ ، إلا أنها لم تصل إلى أكثر من ٦٠ ٪ مما كانت عليه فى سنة ١٩٣٧ ، وهذا مع استثناء البترول .

واستخلص التقرير ، من حركة الملاحة فى سنة ١٩٤٨ ، نتائج ثلاث :

أولا — هبطت حركة الأساطيل الحربية ، وعادت إلى ما كانت عليه ، قبل الحرب .

ثانيا — ظهرت آثار إعادة بناء أوروبا الاقتصادى ، ولكن نشاطها التجارى مع الشرق الأقصى ، يتعثر ، ولا بد من وقت طويل ، حتى تعود حالة نقل المواد الأولية من الشرق الأقصى إلى ما كانت عليه قبل الحرب .

ثالثا — ظهرت تيارات جديدة ، وينابيع حركة جديدة ، وأشار التقرير بوجه خاص إلى أفريقيا الشرقية ، التى استغلت ، على نطاق أوسع ، مما كان عليه الحال ، من قبل ، وأشار التقرير إلى احتمال زيادة البترول ، الناتج من الشرق الأوسط ، ولكن قيل أن حركة البترول ، قد تضعف ، بتحسن استنباط البترول فى الولايات المتحدة الأمريكية مما قد يقلل من حاجتها لاستيراد بترول الشرق الأوسط ، وكذلك قد يهبط البترول بقناة السويس ، باستئناف العمل فى معامل التكرير « بحيفا » . ولكنه قرر أنه مع التحفظ فيما يختص بالظروف غير المتوقعة ، فان حصيلة الشركة ستزيد فى العام التالى .

حركة الدكتور مصدق وأثرها

نستطيع أن نلمس الأثر البعيد المدى ، الذى أحدثته ، حركة تأميم الزيت الايرانى ، التى قام بها الزعيم العظيم الدكتور محمد مصدق ، مما جاء فى تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، للجمعية العمومية للمساهمين ، فى اجتماعها الرابع والتسعين ، فى ١٠ يونيو سنة ١٩٥٢ ، عن نشاط الشركة فى سنة ١٩٥١

وفيما يلى خلاصة ، لما جاء بهذا التقرير ، فى باب الاستغلال :

« هناك عنصران ، كان من الممكن ، أن يؤديا إلى هبوط مقدار البضاعة « المارة بالقناة : استخدام أنابيب البترول فى الجزيرة العربية ، فقد حرمت « القناة من أربعة عشر مليون طن من البترول الخام ، وتوقف آبار البترول « الايرانية ، وإغلاق معامل تكرير البترول فى عبدان . ولكن استعيض « عن هذين العنصرين بانتاج البترول الخام ، من بلاد أخرى غير إيران ، « واقعة على الخليج الفارسى، وتصدير كميات كبيرة من البترول ، المكرر « فى أوروبا إلى موان ، تؤدى إليها قناة السويس ، وذلك للاستعاضة عن « المقادير التى كانت تكرر من قبل فى عبدان . ومن ناحية أخرى ، ارتفعت « كمية البضائع التى نقلت ، من جهتى القناة ، بدرجة « محسوسة » .

وبسبب هذه العوامل ، بلغت كمية الوزن الصافى للبضائع المارة بقناة السويس ، فى سنة ١٩٥١ ما مقداره ٨٠٫٣٥٦٫٠٠٠ طنا ، وهبطت عن العام السابق بنسبة ١٫٨ ٪ ، وهذا النقص يساوى ١٫٤٤٠٫٠٠٠ طن ، ويرجع إلى هبوط فى حمولة ناقلات البترول بنسبة ١٠٫٣ ٪ ، فى حين أن حمولة السفن الأخرى قد ارتفعت بنسبة ١٣٫٢ ٪ ، وعلى ذلك فقد هبط نصيب ناقلات البترول فى مجموع الحركة فى سنة ١٩٥١ عما كان عليه الحال فى سنة ١٩٥٠ من ٦٣٫٧ ٪ إلى ٥٨٫٢ ٪ .

وقد ارتفعت نسبة البضائع المنقولة من الشمال إلى الجنوب بما مقداره ١٧٫٤٢٠٫٠٠٠ وهو ارتفاع عن العام السابق بنسبة ٤٣٫٥ ٪ .

وبسبب إغلاق معامل التكرير فى عبدان ، اضطرت الدول الغربية ، لأن تنقل عبر قناة السويس ، من البترول المكرر ، واللازم لتغذية الأساطيل، بوجه خاص ١٫٩٣١٫٠٠٠ طن . وكانت حصة انجلترا من هذا القدر ٣٣ ٪ وحصة الولايات المتحدة الأمريكية ٢٣ ٪ ، وحصة فرنسا ١٦ ٪ .

وأما الحبوب ، وقد هبطت فى سنة ١٩٥٠ ، فقد ارتفعت فى سنة ١٩٥١ ، ذلك لأن الولايات المتحدة الأمريكية ، أرسلت شحنات منها إلى الهند ، فى باب المساعدة الأمريكية .

وأما البضاعة التي مرت بالقناة سنتئذ من الجنوب إلى الشمال ، فقد بلغت ٥٩٫٣٣٣٫٠٠٠ طن بنقص عن العام السابق ، قدره ١٫١٣٥٫٠٠٠ أى بنسبة ١٫٩ ٪ ، وكان أغلب هذه البضائع حبوبا ومواد معدنية وفحومات . وأهم المعادن المنجنيز والحديد ، وهما عماد الصناعة المعدنية في أوروبا .

وقد هبط البترول ومستخرجاته بنسبة ١٠ ٪ ، وذلك على الرغم ، من النشاط الظاهر في استنباط بترول الكويت ، فقد صدرت عبر قناة السويس ٢٥٫٣٠٠٫٠٠٠ طنا أى بنسبة ٥٩ ٪ من مجموع البترول المار بالقناة ، فى تلك السنة ، وكانت قد صدرت فى سنة ١٩٥٠ كمية قدرها ١٥٫٧٠٠٫٠٠٠ طنا ، وبلغ نصيب انجلترا وفرنسا من بترول الكويت فى سنة ١٩٥١ ، ٥٦ ٪ بدلا من ٤١ ٪ فى السنة السابقة ، فى حين أن نصيب الولايات المتحدة الأمريكية من هذا البترول قد هبط فى سنة ١٩٥١ إلى أقل من ٨ ٪ بدلا من ١٦ ٪ فى سنة ١٩٥٠ ، ذلك لأن الولايات المتحدة الأمريكية غارقة فى البترول السعودى .

وبسبب توقف معامل البترول فى عبدان بلغت كمية مستخرجات البترول المارة بقناة السويس فى سنة ١٩٥١ ٦٫٨٩٣٫٠٠٠ طنا بدلا من ١٢٫٤٨٤٫٠٠٠ فى سنة ١٩٥٠ .

وبعد أن كان الغرب يستورد مستخرجات البترول عبر قناة السويس من الجنوب إلى الشمال اضطر إلى إرهاق معامل التكرير الأوروبية ، وتصدير تلك المستخرجات من الشمال إلى الجنوب .

ولولا الكويت ، والمملكة العربية السعودية ، لماتت بريطانيا تحت وطأة الحركة الوطنية ، التى قادها البطل ، الدكتور محمد مصدق ، ولوقعت الأساطيل الغربية فى الباسفيك فى حيرة شديدة ، وقد استطاعت العصابة الاستعمارية أن تستنبط من البترول الخام فى الخليج الفارسى فى سنة ١٩٥١ ثمانين مليونا من لأطنان ، بنفس المستوى الذى كان فى سنة ١٩٥٠ ، وهذا هو السر فى أنها استطاعت أن تصبر على الحركة المصدقية .

وفيما عدا البترول زادت نسبة حركة البضائع المـارة بقناة السويس زيادة محسوسة بمقدار ١٢ ٪ بالنسبة لأوروبا ، عما كان عليه الحال ، فى سنة ١٩٥٠ فى حين أن الولايات المتحدة الأمريكية خفضت بضائعها عبر القنــــاة من ١١٫٨٠٥٫٠٠٠ إلى ٨٫٩٤٢٫٠٠٠ طنا .

وقد ارتفع نصيب الهند وباكستان وبورما وسيلان ، بسبب استيراد القمح الأمريكى ، وتصدير الهند للفحم والمعادن الأخرى ، وأما اليابان فيصدرون إليها الملح عبر قناة السويس .

ويجب ألا ننسى بترول العراق ، وهو ينقل بالأنابيب إلى موانى البحر الأبيض المتوسط ، ويمر بهذه الأنابيب سنويا ، أربعة عشر مليونا من الأطنـان .

الحركة فى القناة سنة ١٩٥٢ (١)

بلغ عدد المسافرين عبر القناة ، فى تلك السنة ١٢٫١٦٨ ، وصافى وزن البضاعة المارة بالقناة ٨٦٫١٣٧٫٠٠٠ طنا ، بارتفاع قدره ٧٫٢ ٪ عن العام السابق .

وقد عللوا هذه الزيادة ، باستمرار توقف معامل التكرير فى عبدان ، واضطرارهم للاستعاضة عنه ، فاضطرت العصابة الاستعمارية لأن تنقل عبر القناة من الشمال إلى الجنوب من البترول المكرر ٣٫٧٩٢٫٠٠٠ لتغذية الأساطيل ، وسد حاجاتهم لاستهلاك البترول ، فى مناطق الاستغلال والنفوذ فى الشرق ، وكذلك زاد عدد ناقلات البترول الخفيفة ، المارة من الجنوب إلى الشمال ، وبلغت حمولتها ٤٠١٫٠٠٠ طنا .

---

(١) تقرير مجلس ادارة شركة قناة السويس ، الاجتماع الخامس والتسعين للجمعيـــة العمومية للمساهمين فى ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ـ التقرير مطبوع باللغة الفرنسية .

وفى حركة المرور سنة ١٩٥٢ احتفظت بريطانيا بالمحل الأول ، وبلغت حمولة السفن البريطانية المارة بالقناة ٠٠٠ ر٦٤٣ ر٢٨ طنا بنسبة ٣٣ ٪ من المجموع ، واحتفظت النرويج بالمحل الثانى ، بحمولة قدرها ٠٠٠ر٥٤٨ر١٣ طنا بنسبة ٧ ر ١٥ ٪ ، وانتقلت فرنسا من الدرجة الرابعة إلى الدرجة الثالثة ، بحمولة قدرها ٠٠٠ر٧٣٨ر٧ طنا بنسبة ٩ ٪ من المجموع .

ويلى هؤلاء فى المرتبة بنما ٩ ر ٧ ٪ والولايات المتحدة الأمريكية ٣ر٧ ٪ وإيطاليا ٤ ر ٥ ٪ وهولندا ٥ ر ٤ ٪ ، وهذا مع ملاحظة أن الولايات المتحدة الأمريكية تستعمل رايات غيرها كبنما وليبريا .

وبلغت حركة المرور من الشمال إلى الجنوب ٢٢ مليون طن بزيادة قدرها ٠٠٠ر٨٦١ر٤ طن .

وقد خسر الغرب خسارة بالغة باستمرار توقف معامل عبدان ، واضطر لأن يستعيض عن ذلك بنقل ٠٠٠ر٤١٥ر٦ طن من مستخرجات البترول ، ومن هذه الكمية صدرت أوروبا الثلثين ، والباقى صدرته أمريكا ، وكان القدر الأكبر من المازوت ، مصدرا إلى ميناء عدن . وإذا نجح الانقلاب الذى أحدثوه ضد الدكتور مصدق ، فى إعادة استخدامهم لعبدان ، فسوف يستغنون عن نقل تلك المقادير .

وفيما عدا البترول ، ارتفعت مقادير البضائع الأخرى ، بدرجة طفيفة ، وإن يكن قد حدث هبوط فجائى ، أثنـــاء السنة ، بما مقداره مليونى طن ، بسبب توقف الولايات المتحدة الأمريكية عن إرسال شحنات القمح إلى الهند ، وكذلك هبط مقدار الآلات والمواد المصنوعة ، ولكن صدرت انجلترا الأسمنت إلى الشرق الأقصى ، وكذلك ارتفعت نسبة الصادر من الأسمدة .

وأما حركة المرور من الجنوب إلى الشمال ، فقد وصلت إلى رقم قياسى ، وهو ٠٠٠ر٤٤٧ر٦١ طنا بارتفاع عن العام السابق قدره ٦ر٣ ٪ ويبلغ نصيب البترول ومستخرجاته فى حركة سنة ١٩٥٢ ٠٠٠ ر٩٣٣ر٤٥ طنـا بارتفاع قدره ٧ ٪ عن سنة ١٩٥١ ، ولكنه كان أقل مما بلغه فى سنة ١٩٥٠ . وقد

لوحظ هبوط فى كميات البترول الخام التى أرسلت عبر قناة السويس من المملكة العربية السعودية ومن الكويت ، ويعللون ذلك بافتتاح أنابيب البترول بين « كيركوك » و « وبنياس » فى شهر أبريل سنة ١٩٥٢ ، وكذلك توقفت وكالة المعونة المتبادلة Agency of mutual securiry عن فتح اعتمادات لمشترى بترول الشرق الأوسط .

وتحتل الكويت المكان الأول في تصدير البترول الخام ، عبر القناة ، بنسبة ٧٣ ٪ من الكمية الكلية ، وهذا لا يمنع من ظهور البترول العراقى فى مياه قناة السويس ، والبلاد التى تستورد هذا البترول هى بريطانيا بنسبة ٢٧ ٪ والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٨ ٪ .

ولكن الولايات المتحدة الأمريكية حصلت على كميات لا يستهان بها ، من المعادن الأخرى ، التى مرت بالقناة ، وخصوصا المنجنيز والحديد .

وقد هبطت مقادير الحبوب بسبب رداءة المحصول الاسترالى . ولكن احتفظت الزيوت النباتية بمكانتها . ولوحظ أن وزن المواد المصنوعة التى مرت بالقناة ، لم يتجاوز ثلث المواد الخام التى استخدمت فى الصناعة .

ومما سجلته الأرقام عموما ظهر ارتفاع فى معاملات أوروبا ، عبر القناة ، مع الشرق ، بنسبة ٩ ٪ بيد أن هذا الارتفاع يبلغ بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ٢٤ ٪ وهذه الظاهرة تشعرنا بأسباب اهتمام أمريكا الخاص بمشكلات قناة السويس ، ومؤازرتها لبريطانيا سرا ، فى مركزها الاستثنائى فى القناة .

حركة البضائع

لا تستطيع شركة قناة السويس ، أن تدعى دقة الأرقام التى تنشرها . فأوزان السفن ، نفسها بعيدة عن المظنة ، لأنها مسجلة ، وثابتة فى أوراق كل سفينة ، ولكن ليس الأمر كذلك ، بالنسبة للبضائع ، والشركة تعول كثيرا ،

على البيانات التى يدلى بها إليها ربان كل سفينة ، ولكن ماهى القوة الملزمة للربان ، بأن يقول الحق ، ويتوخى الدقة ، ولا يخفى شيئا ؟ !

إن عملية قياس حمولة السفن ، ليست من العمليات السهلة ، وخصوصا حينما تحمل السفن أنواعا مختلفة من البضائع ، وفى القياس ، ينفسح المجال للغش والتلاعب ، ولا نظن أن السفن الانجليزية والفرنسية والأمريكية ، لا تتمتع بمحاباة ظاهرة تميزها على غيرها .

والشركة تسجل الأوزان المارة بالقناة منذ سنة ١٨٧٠ ، ولكنها لم تسجل حركة البضائع إلا من سنة ١٩١٠ ، ثم توقف هذا التسجيل لما هيمنت الامبرالية البريطانية هيمنة تامة على الشركة وعلى القناة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، وعادت إلى تسجيل الأرقام بعد ذلك .

ويجب التمييز ، فى دراسة هذه الحركة ، بين تيارين : تيار البضائع المنقولة من الشمال إلى الجنوب ، وهى مواد مصنوعة ترسل إلى أسواق الشرق ، وآلات للبلاد التى بدأت تتصنع فى الشرق كالهند ، وتيار البضائع المنقولة من الجنوب إلى الشمال ، وهى مواد خام ، وأغذية وأقوات لاطعام الشعوب الأوروبية ، التى لا تستطيع أن تعول على تربتها .

والمواد المصنوعة التى تنقل من الشمال إلى الشمال ، هى ما خف وزنه ، وغلا ثمنه ، بالنسبة لما ينقل من الجنوب إلى الشمال ، وهو فى العادة مال منهوب ، وصيد حرام ، وسرقات استعمارية ، لا يعاقب عليها القانون ! !

ومما لاشك فيه ، أن أرقام الحركة من الجنوب إلى الشمال ، وقد بلغت فى سنة ١٩٣٨ ، من مجموع الحركة ، ٧٣ ٪ ، ستهبط أو هى آخذة فى الهبوط تدريجيا ، وذلك تحت وطأة حركات التحرير الزاحفة من الشرق الأقصى ، وزيادة عدد سكان تلك البلاد ، وبدء حركة التصنيع فى آسيا ، مما يستدعى استهلاك كثير من المواد التى كانت تصدر إلى الغرب ، فى الاحتياجات المحلية .

وقد يكون مفيدا ، فى استقراء ، بعض الظواهر الاقتصادية والسياسية ، أن نحلل تيارى الحركة ، من الشمال إلى الجنوب ، ومن الجنوب إلى الشمال .

من الشمال إلى الجنوب :

	١٩١٠	١٩١٣
الفحم الحجرى	١٢ ٪	١٠ر٥ ٪
الملح	٤ر٤ ٪	٤ ٪
المواد البترولية	٣ر٣ ٪	٤ر٥ ٪
الأسمنت	١ر٣ ٪	٣ر٩ ٪
السكر المكرر	ر٩ ٪	١ر٧ ٪
الأسمدة الكيميائية	ر٤ ٪	ر٥ ٪

وكانت انجلترا تصدر تسعة أعشار الفحم الحجرى المشار إليه ، وفيما عدا الأصناف المتقدمة ، كانت انجلترا ومن ورائها بعض بلاد أوروبا الصناعية تصدر إلى الهند والشرق الأقصى قضبانا حديدية وقاطرات ، وكان الغرض من تصدير الفحم ، تغذية البواخر والأساطيل بالوقود ، من مستودعات الفحم، الواقعة على طول الطريق بين الشرق والغرب .

وفى سنة ١٩٣٨ ، وهى آخر سنة من سنوات الاستقرار ، قبل الحرب العالمية الثانية ، كانت النسب المئوية للأصناف المارة بالقناة من الشمال إلى الجنوب كالآتى :

معادن وآلات وعتاد سكة حديد	٢٨ر٤
أسمدة كيمائية	٨ر١٠
أسمنت	٧ر٢
ورق ، وعجينة الخشب	٥
ملح	٤ر٥
مواد بترولية	٣ر٦
فحم حجرى	٢ر٧
سكر نقى	١ر٩
منسوجات	١ر٦

ومن الأرقام المتقدمة ، يتضح أن المعادن المصنوعة والآلات ومواد السكة الحديد تأتى فى الدرجة الأولى من الأهمية ، فى حين أضحى الفحم الحجرى ، قبل قيام الحرب العالمية الثانيـة بضاعة ثانوية فى حركة المرور من الشمال إلى الجنوب ، وقد نشأت صناعات في الشرق ، واحتاجت لاستيراد بعض أدوات التصنيع من أوروبا .

ومما قلل الحاجة إلى الفحم الحجرى ، استخدام المازوت والوقود السائل عموما فى إدارة الآلات والأساطيل ، وهناك عوامل أخرى قضت على تجارة انجلترا الخارجية فى الفحم الحجرى ، ومنها اضراب عمال مناجم الفحم فى السنوات ١٩٢١ و١٩٢٢ و١٩٢٦ . وقد هبط الفحم الحجـرى الانجليزى المار بقناة السويس هبوطا واضحا من ١٫٦٦٣٫٠٠٠ طن فى سنة ١٩٢٢ إلى ٥٨٩ طن فى سنة ١٩٢٣ ، ولن يسترد الفحم الانجليزى مكانته إلى الأبد ، وخصـوصا إذا لاحظنا أن الفحم يستخرج فى أستراليا ، والهند الصينية وأفريقيا الجنوبية وفى بلاد الهند ، وقد صدرت هذه البلاد فحمها إلى أوروبا نفسها .

وأما حركة الأسمنت المستفادة من إحصاء سنة ١٩٣٨ المتقدم ، فدليل على التصنيع فى الشرق ، واشتداد حركة بناء المصانع والمدن العمالية .

وقد توقف نشاط الحركة من الشمال إلى الجنوب ، فى سنوات الحرب ، ثم استؤنف فى سنة ١٩٤٥ ، وبلغ فى سنة ١٩٤٦ سبعة أعشار ما كان عليـه قبل الحرب ، وذلك بسبب إرسال شحنات هائلة من القمح المصدر من الولايات المتحدة وكندا لمفاداة المجاعة فى الشرق الأقصى ، فبلغ رقم الحبوب المارة بالقناة ، من الشمال إلى الجنوب فى سنة ١٩٤٦ ١٫٢٠٠٫٠٠٠ طن .

وبمراجعة الاحصاءات الأخيرة ، يكفى أن نورد فيما يلى ، على سبيل المثال ، بيان الحركة من الشمال إلى الجنوب ، فى شهر فبراير سنة ١٩٥٤ :

الوحدة مقدرة بالألف طن

	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
مستخرجات البترول :			
مازوت	١٥٣	٢٤١	+ ٨٨
بنزين	١٦٤	١٤١	— ٢٣
كيروسين	٤٠	١٠٣	+ ٦٣
زيت الغاز وزيت الديزل	٥٧	٦٢	+ ٥
مواد أخرى	٢	٣	+ ١
المجموع	٤١٦	٥٥٠	+١٣٤
أسمدة	١٦١	٢١٣	+ ٥٢
معادن مشغولة	١٢٦	١٤٨	+ ٢٢
آلات وقطع غيار	٨٩	٧٩	— ١٠
أسمنت	١٤٥	٩٣	— ٥٢
سكر	٢٩	٦٤	+ ٣٥
حبوب	١٠٤	٦٠	— ٤٤
ورق وعجينة خشب	٥٧	٥٥	— ١٢
منتجات كيائية	٢٨	٣٧	+ ٩
ملح	١١	٣٤	+ ٢٣
مواد سكة حديد	١٨	٣٠	+ ١٢
زيوت	١٥	١٧	+ ٢
مواد الغزل	٨	١٤	+ ٦
زجاج	٦	١١	+ ٥
خشب	١٣	٥	— ٨
فحم	٨	٤	— ٤
مواد مختلفة	٣٠٥	٢٩٥	— ١٠
المجموع	١٫٥٣٩	١٦٩٩	+ ١٦٠

حركة الملاحة من الجنوب إلى الشمال

وهى أكثر أهمية من سابقتها ، فهى حركة المواد الأولية والأغذية التى ترسل إلى أوروبا ، وفيما يلى جدول للمقارنة ، بين سنتى ١٩١٠ و١٩١٣ ، وسنة ١٩٣٨ ، وهى سنة الاستقرار السابقة على قيام الحرب العالمية الثانية :

المواد	سنة ١٩١٠	سنة ١٩١٣	سنة ١٩٣٨
الحبوب	٢٣ر٤ ٪	٢٧ر٥ ٪	١٥ر٣ ٪
المواد الدهنية	٢١ر٨	١٨ر٤	١٨ر٦
معادن	٨ر٥	١٠ر٨	٧ر٦
منسوجات	١٣ر٢	١٢	٦ر٥
زيوت معدنية	ر٧	٢	٢٤ر٨

ومن الجدول المتقدم ، نستطيع أن نستخلص النتائج الآتية :

١ — كانت الحبوب فى سنة ١٩١٣ فى المحل الأول ، وانتقلت إلى المحل الثالث ، وذلك لأنها تستهلك فى آسيا محليا ، وقد تصنعت بعض البلاد التى كانت منصرفة لزراعة الحبوب .

٢ — زادت نسبة الصادر من المنسوجات ، بسبب تقدم صناعة النسيج فى اليابان والصين وبلاد الهند .

٣ — احتفظت المعادن والمواد الدهنية بأهميتها .

٤ — ارتفعت نسبة الزيوت المعدنية من ٢ ٪ إلى ٢٤ر٨ ٪ .

ولبيان حالة الحركة من الجنوب إلى الشمال ، فى السنوات الأخيرة ، نتخذ شهر فبراير سنة ١٩٥٣ ، وشهر فبراير من سنة ١٩٥٤ ، مقياسا ، ونعرض الكميات ، وكل وحدة تمثل ألف طن :

ا — البترول ومستخرجاته :

المـواد	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٤٥	الفرق
البترول الخام	٣٫١٧٧	٤٫٠١٠	+ ٨٣٣
المازوت	٨٤	٦١	— ٢٣
زيت الغاز وزيت الديزل	٢٦	٤٧	+ ٢١
الكيروسين	١٥	٢٠	+ ٥
البنزين	٢٣	—	— ٢٣
مواد بترولية أخرى	٧	٢٦	+ ١٩
المجمـوع	٣٫٣٣٢	٤٫١٦٤	+ ٨٣٢

ب — معادن :

منجنيز	١٠٥	١٠٠	— ٥
حديد	١١٩	٨٩	— ٣٠
تيتان	١٦	٣٤	+ ١٨
نحـاس	١٠	٢٠	+ ١٠
زنك	٢٥	١٤	— ١١
كروم	٨	١٢	+ ٤
رصاص	٢	١١	+ ٩
قصـدير	٧	٧	
مواد حديدية أخرى	١٠	٢٠	+ ١٠
المجمـوع	١٥٣	١٦٩	+ ١٦
ج — المواد الزيتية والدهنية	١٥٣	١٦٩	+ ١٦
د — مواد الغزل :			
(جوت ـ قطن ـ صوف...الخ)	١٤٧	١٣٩	— ٨
هـ — حبوب	١٥٨	١٢٧	— ٣١
و — مواد أخرى :			
(سكر ـ مطاط ـ الخ)	٥٢٣	٥٥٦	+ ٣٣
المجمـوع	٤٫٦١٥	٥٫٤٦٢	+ ٨٤٧

ومن الجدول المتقدم ، يتضح أن المواد البترولية ، تأتى فى المحل الأول ، وقد بلغ مانقل منها من الجنوب إلى الشمال فى فبراير سنة ١٩٥٤ ٤٫١٦٤٫٠٠٠ طن بزيادة قدرها ٨٣٢٫٠٠٠ طن عن فبراير من سنة ١٩٥٣، ويقدر متوسط ما ينقل فى اليوم الواحد من البترول عبر قناة السويس من الجنوب إلى الشمال بنحو ١٤٨٫٧٠٠ طنا ، وكان هذا المتوسط فى شهر يوليو سنة ١٩٥٣ قد بلغ فى اليوم ١٤٨٫٨٠٠ طنا .

وقد شحن من البترول الخام من الكويت وحدها فى شهر فبراير سنة ١٩٥٤ ما مقداره ٣٫٠٧٦٫٠٠٠ طن بزيادة قدرها ٢١ ٪ عن القدر الذى نقل من الكويت عبر قناة السويس فى فبراير سنة ١٩٥٣ .

ونظرا للأهمية الخاصة التى للبترول ، فى حركة الملاحة بقناة السويس ، من الجنوب إلى الشمال ، نورد الجدول الآتى ، مبينا البلاد التى صدر منها البترول ، فى شهر واحد ، وهو فبراير سنة ١٩٥٤ ، مع مقارنة بما نقل فى شهر فبراير سنة ١٩٥٣ ، وهذا الجدول ، ليس إلا مثلا يعطينا فكرة واضحة .

الجهة	شهر فبراير سنة ١٩٥٣	شهر فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
الكويت	٢٫٥٥١٫٠٠٠ طن	٣٫٠٧٦٫٠٠٠ طن	+ ٥٢٥٫٠٠٠ طن
المملكة العربية السعودية	٢٢٠٫٠٠٠ »	٣٧٧٫٠٠٠ »	+ ١٥٧٫٠٠٠ »
قطر	٢٨٠٫٠٠٠ »	٣٥٦٫٠٠٠ »	+ ١٥٧٫٠٠٠ »
العراق (فاو)	١٩٢٫٠٠٠ »	١٨٣٫٠٠٠ »	— ٩٫٠٠٠ »
جزر البحرين	٤٣٫٠٠٠ »	٩٢٫٠٠٠ »	+ ٤٩٫٠٠٠ »
جزيرة سوند	١١٫٠٠٠ »	٥٨٫٠٠٠ »	+ ٤٧٫٠٠٠ »
الملايو	—	١٢٫٠٠٠ »	+ ١٢٫٠٠٠ »
إيران (عبدان)	٥٫٠٠٠ »	١٠٫٠٠٠ »	+ ٥٫٠٠٠ »
مصر	٣٠٫٠٠٠ »	—	— ٣٠٫٠٠٠ »
المجموع	٣٫٣٣٢٫٠٠٠ طن	٤٫١٦٤٫٠٠٠ طن	+ ٨٣٢٫٠٠٠ طن

أما الجهات التى وصل إليها ذلك البترول ، فهى مرتبة كالآتى :

الجهة	فبراير سنة ١٩٥٣	فبراير سنة ١٩٥٤	الفرق
بريطانيا	١٫٠٦٥٫٠٠٠ طن	١٫٥٩٠٫٠٠٠ طن	+ ٥٢٥٫٠٠٠ طن
فرنسا	٨٥٤٫٠٠٠ «	٨٠١٫٠٠٠ «	— ٥٣٫٠٠٠ «
الولايات المتحدة	٤١١٫٠٠٠ «	٥١٦٫٠٠٠ «	+ ١٠٥٫٠٠٠ «
هولندا	٣٠٤٫٠٠٠ «	٤١٤٫٠٠٠ «	+ ١١٠٫٠٠٠ «
إيطاليا	٢٥٩٫٠٠٠ «	٣٦٦٫٠٠٠ «	+ ١٠٧٫٠٠٠ «
بلجيكا	١٩٧٫٠٠٠ «	١١٨٫٠٠٠ «	— ٧٩٫٠٠٠ «
دول أخرى	٢٤٢٫٠٠٠ «	٣٥٩٫٠٠٠ «	+ ١١٧٫٠٠٠ «
المجموع	٣٦٫٣٣٢٫٠٠٠	٤٫١٦٤٫٠٠٠	+ ٨٣٢٫٠٠٠ طن

وبلغت كمية المواد غير البترولية فى شهر فبراير سنة ١٩٥٤ ١٫٢٩٨٫٠٠٠ طن بنقص قدره ١٦ ٪ عن متوسط ما نقل في شهر فبراير سنة ١٩٥٣ .

وأهم هذه المواد المعادن ، وقد بلغ رقمها فى فبراير سنة ١٩٥٤ ٣٠٧٫٠٠٠ طن . وقد لوحظ نقص واضح فى كمية الحديد المصدر من الهند إلى القارة الأوروبية ، فى حين أنه قد تضاعف النحاس الذى استخرج من القارة الأفريقية .

آخر إحصاء لسنة ١٩٥٤

انعقدت الجمعية العمومية للمساهمين في باريس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، وتلي التقرير السنوى لمجلس الادارة ، وقد جاء فيه أن عدد السفن التى مرت بالقناة قد بلغ ١٢٫٧٣١ سفينة مجموع حمولتها ٩٢ مليونا و ٩٠٠ ألف طن ، وخمسة آلاف ، أى بزيادة قدرها ٩٫٧ ٪ على رقم العام الماضى ، وترجع هذه الزيادة إلي كثرة عدد ناقلات البترول التى مرت بالقناة ، وقد بلغت نسبة البترول الخام الناتج من الكويت ، والذى نقل عبر القناة ٨١ ٪ .

أما السفن المارة بالقناة ، فكان توزيعها ، كما يلى : —

٣٣٫٧ ٪ بريطانية ، و١٥ ٪ نرويجية و ٩٫١ ٪ فرنسية ، وتلى هذه السفن التابعة لبنما وليبريا ، وإيطاليا وهولندا والولايات المتحدة .

وبحث التقرير الموقف منذ ثماني سنوات ، أى منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية ، ومنه يتضح أن السفن المارة بالقناة ، من الجنوب إلى الشمال ، زادت بنسبة ٢٢٠ ٪ ، وأما المارة من الشمال، إلى الجنوب ، فزادت بنسبة ١١٥ ٪ وترجع الزيادة الكبيرة إلى حركة نقل البترول التى نشطت منذ عام ١٩٣٧ .

الخلاصة

ضمنا هذا الفصل ، إحصاءات ، وجداول ، لنبين الدور الخطير الذى تلعبه قناة السويس ، فى حركة التجارة الاستعمارية ، ومدى انتفاع الدول الاستعمارية بهذه القناة ، وصلة القناة الوثيقة بمختلف التيارات والأزمات السياسية التى تمر بالعالم .

وهذه الحركة الضخمة ، التى تهيمن على أعصاب الكرة الأرضية ، وتدق عليها دقا ، تدار بمعرفة شركة اسمها ، شركة قناة السويس ، وقد أوضحنا فى الباب الأول ، من هذا الكتاب ، مدى سلطان الحكومة البريطانية على هذه الشركة ، ومن هنا تتمتع انجلترا بنفوذ أدبى هائل فى السياسة العالمية ، وفى الاقتصاد العالمى .

وهل يستقيم هذا الوضع ، مع منطق القانون الادارى ، الذى لا يسمح بأن يدار مرفق عام ، متصل بسيادة الحكومة وكيانها بمعرفة مؤسسة خاصة ، ولو كان أصحاب هذه المؤسسة هم أبناء البلاد ؟ !

نحن نطالب بزوال شركة قناة السويس ، على الفور ، لكى تنتقل المكانة الأدبية فى السياسة والاقتصاد إلى مصر ، صاحبة القناة ، وكى نمحو إهانة فظيعة لاصقة بنا ، فكل سفينة تجتاز القناة ، وتتعامل مع شركة قناة السويس ، لا مع سلطات الحكومة المصرية ، لا تفهم إلا أن هذه البلاد ، ما زالت تعيش فى ربقة الاستعمار ، وتكاد هذه المسألة تصبح فى نظر الغرب ، من طبائع الأشياء ! !

الفصل الثانى

كيف تدبر الشركة

حركة المرور فى القناة

عملية استغلال القناة ، فى إدارة تلك الحركة الضخمة ، التى تقدم الكلام عنها ، فى الفصل السابق ، ليست ، من العمليات السهلة ، ومهما كان إصرارنا على المطالبة بجلاء الشركة ، فاننا نطالب بسرعة الاستعداد ، والتجهيز ، وتوفير العدد الكافى من المتخصصين ، منذ الآن ، للحلول محل الشركة ، ولا ينبغى أن نضيع وقتا . ولكى ، نعطى للقارىء فكرة إجمالية ، تبين دقة هذه العملية ، اكتفينا بعرض بيانات عامة فى هذا الفصل ، دون أن نتطرق لبحث التفاصيل الفنية .

واجتياز القناة ، مسألة محفوفة بالمتاعب ، وخصوصا بالنسبة للسفن الكبيرة الحجم ، ذلك لأن القناة ليست متسعة بدرجة كبيرة ، كما أنها قليلة الغور ، ولذلك لاغناء عن الاستعانة بالمرشدين ، المدربين تدريبا عاليا . ونحن أشد ما نكون حاجة ، لتوفير أكبر عدد من هؤلاء . وقد تهب على القناة رياح ، تزيد المشكلة تعقيدا .

وحينما تدخل السفينة فى مياه القناة ، تحدث ذبذبة ، فوق سطح الماء ، بقوة الآلات المتحركة التى تجر السفينة ، وتندفع المياه إلى مؤخرتها ، لسد الفراغ الذى يحدث ، كلما مضت السفينة إلى الأمام ، فيهبط مستوى الماء فى القناة ، ويميل الجزء الخلفى من السفينة إلى التغور ، بعمق قدره ثلاثة أقدام (٥ر٩١ سم) . وتظهر موجة خلف السفينة ، تلاحقها ، طوال سيرها ، وتمر السفينة ، فوق مياه تنتقل ، فى اتجاه مضاد لها ، وتكون السفينة أشبه

بأنبوبة ماصة ، فتضطر للسير ببطء ، ولا تتمتع بحريتها فى السرعة . وعليها أن تحافظ على توازنها ، وإلا جنحت ، خصوصا وأن القناة غير منتظمة ، وأبعادها متفاوتة ، وفي جوفها صخور ، وجوانبها ليست بارتفاع واحد ، ولا بد أن يحسب حساب للتيارات ، التي تأتي من الجنوب ، بصفة خاصة . ولذلك وضعت الشركة ، علامات عائمة ، بامتداد القناة ، لملاحظة التيارات . وهناك تفاوت طفيف بين مستوى البحرين ، الأبيض والأحمر . وقد تحدث اضطرابات موسمية ، كالضباب ، الذى يعوق الملاحة تماما .

وعلى الرغم من خبرة الشركة الطويلة ، تقع حوادث للسفن ، بين حين وآخر ، وتقوم الشركة باسعافها بوسائلها الفنية المختلفة .

ولهذا كله ، تعترى حركة المرور فى القناة مشكلتان :

الأولى : ضمان سير السفينة ، واجتيازها للقناة ، فى أحسن حال .

الثانية : سلامة وسرعة الملاحة ، وتمكين أكبر عدد من السفن من اجتياز القناة .

ولهذا الغرض ، تفرض الشركة ، على كل سفينة ، تزيد حمولتها على خمسمائة طن ، أن تستعين في مرورها بأحد مرشدى الشركة ، وهو الذى يوجه السفينة طوال خط سيرها ، إلى أن يصل بها إلى الاسماعيلية ، ويسلمها لزميل له ، يسير بها من الاسماعيلية إلى بورسعيد ، أو إلى السويس ، حسب اتجاه كل سفينة . وباستثناء بحيرة التمساح ، لا تزيد سرعة أية سفينة فى القناة على ١٤ كيلو مترا .

لوائح المرور

من أقبح النصوص ، التى وردت ، فى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، الذى صدر من محمد سعيد ، نص البند الرابع عشر من الفرمان ، إذ أشار إلى أن الشركة ، تضع لوائح تلتزم السفن بتنفيذها ، وهذا هو النص المشار إليه :

« نقرر رسميا عن نفسنا ، وعن خلفائنا ، وبعد أن يصدق على ذلك ،
« حضرة صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ، بأن القناة البحرية العظيمة ،
« من السويس إلى الفرما ، والموانى التابعة لها ، ستفتح دائما كطريق محايد ،
« لجميع السفن التجارية ، التى تعبر القناة ، من بحر إلي بحر ، وذلك بدون أى
« تمييز ، أو تخصيص ، أو تفضيل للأشخاص ، أو الجنسيات ، نظير دفع
« الرسوم ، وتنفيذ اللوائح التى تضعها الشركة العالمية الملتزمة ، لاستخدام هذه
« القناة وتوابعها » (١) .

وقد أغفل إسماعيل هذه المسألة ، فى اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، فما كان ينبغى أن يسمح للشركة بأن تضع لوائح لمرور السفن التى تجتاز القناة ، لأن ذلك من أعمال السيادة التى تباشرها الدولة فى موانيها ، وفى مياهها ، ولكن النص فى البند السادس عشر من الاتفاق المشار إليه ، على إخضاع الشركة لقوانين البلاد وعاداتها ، يستفاد منه ضمنا إلغاء إباحة وضع اللوائح ، كما جاءت فى فرمان محمد سعيد ، ويؤكد هذا النظر ما جاء فى البند التاسع من الاتفاق :

« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها ، خاضعة لرقابة البوليس المصرى ،
« التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على ما تجرى هذه الرقابة ، فى سائر أنحاء
« البلاد ، بحيث يضمن النظام ، والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة
ولوائحها . . . الخ » .

كان من الجائز أن يسمح للشركة بابداء الرأى فى وضع لوائح المرور ، أما السماح لها بأن تضع اللوائح وتطبقها ، فمخالفة صارخة للنظام العام ، خلقت دولة فى داخل الدولة ، ولا سيما أن الشركة لا ترجع للحكومة فى وضع اللوائح ، ولا تحصل على موافقتها ، ولا تتدخل الحكومة ، فى تطبيق لوائح المرور من قريب أو بعيد ، بل إن السفن التى تحمل علم الحكومة المصرية نفسها ، تخضع كغيرها لهذه اللوائح وتعامل بمقتضاها ، وهذه الفوضى التى

(١) الجزء الأول ، من هذا الكتاب ، ص ١٩٩ .

خلفتها عهود الظلمات ، يجب أن يقضى عليها في الحال ، فالدولة لا تستطيع أن تتنازل عن سيادتها ، وتسمح بقيام سلطة أخرى ، فوق إقليمها .

وضعت الشركة أولى لوائحها فى أكتوبر سنة ١٨٩٩ ، ودرجت على تعديل هذه اللوائح ، تعديلات ليست جوهرية ، ويعاد طبع اللوائح ، مرة فى كل عام ، وهى تطبعها باللغتين الانجليزية والفرنسية ، وتوزعها على ربان السفن المارة بالقناة ، وهناك لائحة عادية ، وأخرى خاصة ، بالمواد الخطرة ، كالوقود والمفرقعات .

وقد رجعنا للائحة سنة ١٩٥٣ ، فألفيناها قد استهلت بتعليمات للربان خاصة بدخول الميناء ، والأضواء والاشارات ، وما يجب اتباعه ، فى المسير ، فى حالة رداءة الجو ، ثم أوردت فقرة خاصة بكراكة الشركة الماصة « بول سولنت » التى تشتغل فى القناة ليل نهار ، وذلك عند مدخل القناة ، فى بورسعيد ، والغرض من هذه البيانات تيسير الملاحة ، ومفاداة الاصطدام بالكراكة ، والشركة تحاول مقدما أن تخلى مسئوليتها عن الحوادث .

وهذه البيانات مطبوعة ، قبل نصوص اللائحة ، ثم تبدأ اللائحة بالصحيفة ١٤ ، وهى تتألف من واحد وثلاثين مادة ، وكل مادة تتكون من فقرات متعددة ، وقد استهلت بشروط عمومية ، فالمادة الأولى نصها كالآتى :

« القناة مفتوحة للملاحة للسفن من جميع الجنسيات ، بشرط أن تخضع
« للشروط المبينة فيما يلى :

« على أن الشركة ، تحتفظ بحق رفض دخول القناة ، وحق الأمر بجر ،
« وحراسة ، السفن التى تعدها خطرة على الملاحة ، بوجه عام » .

ونحن نعجب لاستهلال اللائحة ، بهذه الصيغة ، إذ نرى الشركة قد أغفلت ذكر الحكومة المصرية ، صاحبة السلطة على القناة ، والجهة الوحيدة التى تملك أن تأذن بدخول القناة ، وعدم الدخول فيها ، وتكلمت عن نفسها هى ، أى الشركة ، كسلطة صاحبة تصرف مطلق فى القناة ، فكيف يستباح هذا العدوان ، والامتهان للبلد صاحب القناة .

حقيقة إن الملاحة حرة فى القناة ، لجميع السفن أيا كانت الأعلام التى تحملها ، ولكن البلد صاحب القناة ، هو الذى قرر هذه القاعدة ، وهى بديهية مسلم بها ، ومنصوص عليها فى معاهدة القسطنطينية ، فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وإذا كان ولا بد من النص عليها فى لائحة الملاحة ، فما كان أقل من إسناد المبدأ إلى الحكومة صاحبة الشأن ، كأن يقال « بناء على تعليمات الحكومة المصرية » أو تنفيذا لهذه التعليمات ، أو طبقا لما قررته حكومة مصر ، أو غير ذلك من الصيغ ، تفتح القناة للسفن من مختلف الجنسيات . أما أن يصدر الترخيص من الشركة لسفن العالم ، فهذا مالا يستسيغه منطق ، ولا قانون ! !

ومما يزيد الطين بلة ، أن الشركة تخضع السفن لسلطانها بالذات ، فتمنع دخولها القناة ، أو تفرض عليها بعض القيود ، إذا وجدت ، أنها خطرة على الملاحة ، والمسألة متروكة لمزاجها ، ولمحض تقديرها ، وهذه هى سلطة الدولة سيدة القناة ، وليست سلطة الشركة أو اختصاصها ، ومما يدهش ويفزع أن الدول الملاحية ، قد تظاهرت ضد حكومة مصر ، وذهبت انجلترا وإسرائيل بعدها إلى مجلس الأمن فى سنة ١٩٥١ ، وفى سنة ١٩٥٤ ، لأن مصر تفتش بعض السفن المشتبه فيها ، كى تمنع وصول المدد إلى إسرائيل ، ولكن أية دولة لم تعترض على شركة القناة ، حينما نصت فى المادة الأولى من اللائحة أنها تستطيع أن تمنع السفن التى تعتبرها خطرة على الملاحة من دخول القناة ، ذلك لأن شركة القناة هى حكومة بريطانيا أو الجهة التى تأتمر بأمرها ، ولهذا يتضاءل القانون ويحنى الرأس أمام جبروت السياسة الغاشمة ! !

لا تثريب على حكومة مصر إذا هى منعت ما ترى منعه من السفن ، من دخول القناة ، لاعتبارات تقدرها الدولة ، أما الشركة ، فهى خادم الحكومة المصرية المكلف بادارة المرفق لقاء أتعاب جنونية ، ولا شأن لها بهذه المسألة التى تتصل بصميم السيادة .

وهذه الملاحظات تؤكد ما قلناه ، فى الباب الأول ، من أنه مما يتنافر مع القواعد الأساسية فى القانون العام ، أن تدار الملاحة فى القناة ، بمعرفة

شركة أيا كانت ، لأن هذه الادارة من خصائص الدولة ، ومن أكثر الوظائف التصاقا بذاتية الدولة ، وهي عمل ممتزج بالسيادة ، ولا يمكن أن يجرد منه .

ويلحق بالنص المتقدم ، الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من اللائحة ، التي خولت لموظفي الشركة ، إصدار أوامر لبعض السفن التي بها عطب أو التي تحمل حمولات خطرة ، بأن يجرها رفاص من رفاصات الشركة ، لقاء أجر مقرر في جدول ملحق باللائحة .

وتنص الفقرة الثانية من اللائحة ، على تعهد أصحاب السفن المارة بالقناة ، ومداخلها ، بقبول شروط اللائحة ، التي يقررون أنهم اطلعوا عليها مقدما ، واتباع شروطها جملة وتفصيلا ، والتزام قانون المرور الخاص بالشركة ، والاشارات ، وما إلى ذلك ، فنستطيع أن نكيف اللائحة بأنها عقد إذعان ، يرتضيه أصحاب السفن مقدما ، والنصوص عامة بالنسبة للسفن الحربية والتجارية على السواء ، ومفادها أن السفينة ، أيا كان نوعها ، تكون منذ وصولها إلى أبواب القناة حتى تخرج منها ، في مياه مصرية داخلية ، فلا يباشر ربانها نفوذه ، وإنما تنتقل اختصاصاته ، في توجيه السفينة إلى سلطات الدولة التي توجد في مياهها ، ومن عجب أن تحل شركة قناة السويس ، محل الدولة المصرية ، في مباشرة هذه السلطات ، بوساطة موظفيها ! !

وجاء في الفقرة الثالثة نص خاص بمسئولية كل سفينة ، تمر بمياه مصر في القناة ، عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تتعرض لها الشركة ، وليس لمالك السفينة أن يدعي أنه فقد الهيمنة عليها .

كما أن مالك السفينة ، يكون مسئولا قبل الشركة ، عن التعويضات التي يقتضيها الغير من الشركة ، بسبب أضرار سببتها السفينة للغير .

ولكن مالك السفينة يتنازل عن مطالبة الشركة بأي تعويض ، فيما إذا تعرضت السفينة لأضرار من الغير ، أثناء تواجدها بالقناة .

وهذه النصوص ، ليست ملزمة ، إلا في نطاق قواعد المسئولية المدنية

(٢٧)

وأحكام القانون البحرى ، وبقدر مايكون للشروط الخاصة فى العقود من قوة الالزام ، ولكن الوضع يختلف تماما فيما إذا كانت اللائحة صادرة من جهات الاختصاص المصرية،فحينئذ تكون بمثابة تشريع واجب الاحترام ، وملزم للكافة .

وحينما تكون السفينة محملة ، بمواد خطرة أو ببترول ، فانها تلتزم ، طبقا للفقرة الرابعة من المادة الأولى ، بأحكام هذه اللائحة ، وبنصوص لائحة ملحقة خاصة بالمواد الخطرة ، المشار إليها .

وعينت المادة الثانية من اللائحة ، السفن المرخص لها باجتياز القناة ، وهى التى لاتتجاوز فى سحبها للمياه عشرة أمتار وستة وثلاثين سنتيمترا (أربعة وثلاثين قدما) . والسفن التى تتجاوز هذا الحد ، أولا تكون فى حالة صلاحية للملاحة فى القناة ، لايرخص لها بالدخول فيها .

وطبقا للمادة الثالثة ، يتحتم على كل سفينة ، تزيد حمولتها ، على خمسمائة طن ، أن تستعين فى دخولها أو خروجها من موانى القناة ، ببور سعيد وبور توفيق ، وكذا فى اجتيازها للقناة(١) بأحد مرشدى الشركة ، الذى يزود السفينة ، بكل البيانات عن الطريق الذى تسير فيه . والمرشد ، لايقوم إلا باسداء النصائح لتسيير السفينة ، ويضع تجاربه وخبرته تحت تصرف ربانها ، ولكن بما أنه يجهل عيوب السفينة الخفية ، وآلاتها ، فان المسئولية عن سير السفينة تقع على كاهل ربانها ، وعلى ذلك يتلقى الربان معلومات ونصائح المرشد ، ثم يصدر أوامره لرجاله ، وإذا رأى الربان ، أن من مصلحة سفينته ترك إصدار الأوامر لمرشد الشركة ، فانه يفترض أن الربان هو الذى أصدر الأوامر ، ويحمل المسئولية وحده . وهو وحده الذى يسأل عن الحوادث التى تقع ليلا أو نهارا (٢) .

---

(١) احتفظت الشركة بالنسبة للسفن التى تقل عن ٨٠٠ طن ، بتزويدها بربان رفاص ، أو سائق ، بدلا من مرشد السفينة .

(٢) عينت المادة ٢٨ رسوم الارشاد ، وحالات دفعها والاعفاء منها .

ووضعت اللائحة نصا خاصا ، لسفن البريد ، في المادة الرابعة ، وهي السفن التي تقوم بخدمة منتظمة لحساب أية حكومة ، بنقل البريد ، وذلك في مواعيد ثابتة ، وتشترط الشركة على سفن البريد هذه ، أن تقدم إليها العقود المبرمة ، مع الحكومات لأداء هذه الخدمة .

والفصل الثاني من اللائحة ، وهو يشمل المواد من ٧ إلى ١٣ ، خاص بتنظيم حركة السفن ، فالمادة السابعة تفرض على السفينة ، أن تخطر الشركة عند وصولها المياه المصرية ، بوساطة جهاز اللاسلكي ، عن اسمها وجنسيتها ، وعما إذا كانت ترغب في قضاء بعض الوقت بالميناء ، وعن ساعة الوصول ، وفترة البقاء ، وما إذا كانت تحمل موادا خطرة . واتصال الشركة بالسفن ، باللاسلكي ، للحصول على هذه البيانات أمر لابد منه ، ولكن هذا الاتصال يعد ثغرة ، تستطيع الشركة أن تنفذ منها ، وتعطى أسرارا عن الدولة باللاسلكي ، دون أن تخضع لرقابة الحكومة ، وفي هذا مجال للتجسس ، ولذلك فالحل العملي ، هو أن تدار القناة بمعرفة الدولة ، ولا يؤذن للشركة أو لغيرها من المؤسسات الخاصة بادارة هذا المرفق ، بأية صورة .

وعند وصول السفينة مياه بورسعيد ، وقبل دخول القناة ، تعطى إشارة مقررة في نظام الشركة ، تطلب بها المرشد ، فيصعد المرشد إلى السفينة ويسلم لربانها نسخة من اللائحة ، وقسيمة الارشاد، التي يسجل فيها الربان ، البيانات التي يحتاج إليها ، حال إرسائه . وعلى الربان ، أن يطلع المرشد ، وقت دخوله على الرقم التجاري الدولي لسفينته ، والعلامة المميزة للسفينة (سفينة بترول أو ناقلة بترول أو مفرقعات) وعلم الكورنتينة إذا لزم الأمر (المادة الثامنة من اللائحة) .

وهناك اشتراطات فنية أخرى وردت في الفقرتين ٣و٤ من المادة المشار إليها .

ونص في المادة التاسعة ، على ما يجب اتباعه ، حال تقابل سفينة بأخرى، ثم نظمت المادة العاشرة مسألة البقاء في الميناء ، مع أن هذه عملية تدخل

فى اختصاص مصلحة الموانى والمنائر ، وما كان ينبغى بأية حال ، أن يؤذن لشركة القناة بالتعرض لهذه المسألة ، لأن إدارة الميناء أخص ما يدخل فى وظائف الدولة ، خصوصا وأن الموانى تعد مواقع استراتيجية خطيرة .

وقد بلغت القحة بالشركة ، أن تتحدى سلطان الدولة ، فتنص فى الفقرة الرابعة ، من المادة المشار إليها ، على أن الربان يتبعون النصائح التى يعطيهم إياها قبطان الميناء ، بدلا من أن تقول أوامر رجال الحكومة المصرية فى الميناء ، وهذه هى الصياغة الفرنسية الفاجرة :

Les capitaines se conformeront aux conseils que jugera bon de leur donner le capitaine de port ... pour les amarres pendant le sèjour de leur navire dans le port.

ولكن هذا النص لا ينبغى أن يلتفت إليه ومعلوم أن قبطان الميناء المشار إليه ، موظف بالشركة ، ويجب على رجال الميناء الحكوميين مباشرة سلطاتهم بلا قيد ، ومن العبث أن يكون للشركة قباطنة فى الميناء ، واللائحة ليست إلا عقدا خاصا ، والعقود الخاصة ، لا تمنع الدولة من مباشرة سلطتها على مياهها وأراضيها ، ولا يمكن أن تعطل حكم القانون .

ومن النصوص الهامة ، ما جاء بالفقرة التاسعة من المادة ، من أن السفينة ، لا تستطيع وهى فى الميناء أن توقف محركاتها بقصد الزيارة ، أو فك المحركات أو إصلاحها ، إلا بعد إخطار شركة القناة ، وذلك لتفادى ما قد تتعرض له السفينة ، إذا ما ساءت الأحوال الجوية . ونص فى الفقرة العاشرة ، على ضرورة استعداد كل سفينة ، بوسائل إطفاء الحريق ، وكذا بأدوات تسرب المياه ، مما قد يؤدى إلى الغرق .

والشركة تفتش السفن ، بوساطة قباطنتها التى عينتهم فى الميناء ، أو من ينوبون عنهم من موظفيها ، لتستوثق من تنفيذ كل سفينة للوائح ، ومن صلاحيتها الملاحة فى القناة وأنها لاتحمل موادا خطرة (الفقرة ١١ من المادة ١٠) ، ومهما كانت البواعث والمبررات ، فان سلطة تفتيش ومراقبة

السفن التى تحمل أعلام الدول ، يجب أن تقوم بها دولة ، والشركة ليست دولة ، وتلك مظاهر سيادة فاقعة ! !

وتخضع السفن التى ترسو فى ميناء بور توفيق لنفس القيود والاجراءات ، وكأن القناة ملك للشركة ، ولا شأن للحكومة المصرية بها .

وقبطان الشركة فى الميناء ، هو الذى يخطر من السفينة ، حينما تريد تغيير مكان رسوها ويحدد لها الوقت لذلك ، كما يحدد المكان ، وهو الذى يقدر ما إذا كانت السفينة محتاجة إلى رفاص ، فأين رجال الموانى التابعين للحكومة المصرية ، بل أين الدولة المصرية ، فى أهم موانى البلاد ومداخلها ؟!

ومن الاجراءات البوليسية التي تباشرها الشركة ، ما نص عليه فى المادتين ١١ و ١٢ بخصوص ما يجب اتخاذه عند ما تشب الحرائق فى السفن .

وتناولت المادة ١٣ فى أربع فقرات ، ما يجب على ربابنة السفن اتباعه ، حينما ترحل سفنهم الراسية فى موانى القناة إلى البحر ، فى حين أن هذه المسائل تختص بسلطات الموانى التابعة للحكومة المصرية ، ولاشأن بها لشركة القناة .

وفى اللائحة باب خاص بشروط المرور ، تضمنته المواد من ١٤ إلى ١٩ .

والمادة ١٤ تنص على أن الربان ، يجب عليه بمجرد الرسو ، أن يسدد رسم المرور ، وما عساه أن يكون مطلوبا من السفينة ، رسوما للرفاص أو للرسو فى الميناء .

وعليه أن يعطى للشركة البيانات الآتية :

اسم وجنس السفينة ، ويقدم ورقة الجنسية — اسم الربان — أسماء ملاك السفينة والمستأجرين — الميناء التى خرجت منها — ميناء الوصول — قوة جر المياه — طول السفينة وعرضها — عدد المسافرين مع تقديم القائمة الخاصة بهم — أسماء رجال السفينة ووظائفهم — حمولة السفينة ، ومعها الشهادة الخاصة بالحمولة فى القناة .

وأخيرا وردت فى ذيل تلك المادة إشارة إلى الحكومة المصرية بطريقة تجافى الذوق والأصول الواجبة الاتباع ، فبدلا من القول : «وتخضع السفينة

لقوانين البلاد المصرية وعاداتها » جاء فى آخر المادة : « وعلى السفينة أن تسوى أمورها مع مصالح الحكومة المصرية » .

Le navire doit ,en outre,se mettre en règle avec les Services du Gouvernement Egyptien.

وتستوقفنا المادة ١٦ الخاصة بأجهزة اللاسلكى ، واشتراط وضع محطات وأجهزة اللاسلكى الموجودة بالسفينة ، تحت تصرف الشركة . ولا تعنينا التفاصيل الخاصة باستعمال هذه الأجهزة لأغراض الملاحة ، وإنما الذى يعنينا هو المبدأ ، أى السلطة التى انتزعتها لنفسها شركة قناة السويس ، وكان أولى وأكرم أن تقوم الدولة صاحبة القناة بمباشرة هذه السلطة .

وطبقا للمادتين ١٧ و ١٨ ، يفهم أن السفينة خاضعة طوال سيرها فى القناة لاشراف الشركة وهيمنتها التامة . والسرعة المقررة فى المادة ١٨ يجب ألا تزيد على ١٤ كيلو مترا (سبعة أميال ونصف) فى الساعة .

ومنعت المادة ١٩ ملاحة السفن الشراعية ليلا ، وبينت ما يجب اتباعه بخصوص الأضواء والاشارات وغيرها بالنسبة للسفن المرخص لها بالسير ليلا .

ونصت المادة ٢٠ على حظر مسائل كثيرة أثناء الملاحة ، كتنظيم استعمال صفارات الاشارات ، وحظر إطلاق النيران ، ومنع إلقاء أشياء فى الموانى أو فى القناة ، أو ترك البترول أو مستخرجاته تتساقط فوق مياه القناة ، أو التقاط الأشياء التى تسقط من السفن ، وهذه كلها شروط فنيـــة ، لا نعترض عليها . كما أننا لا نعترض على النصوص الواردة فى المادة ٢١ والخاصة ، بما يقع للسفن من حوادث .

وأما بقية بنود اللائحة فخاصة بالحمولة ، وتحصيل الرسوم ، وسنتناول هذه المسألة ، فى الفصل التالى .

والخلاصة :

إن مسألة إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، هى أخطر شىء فى موضوع هذه الشركة الاستعمارية .

ويتضح بما لا يقبل الشك أن الأعمال التى تباشرها الشركة فى القناة وموانيها ، والتى فصلتها اللائحة التى تقدم بيانها ، كلها أعمال سيادة ، لا تقوم بها إلا الدولة فى العادة ، ولذلك لا تعتبر الدولة المصرية سيدة على القناة ، بتركها أعمال السيادة المشار إليها لشركة أيا كانت جنسيتها ، وأيا كان أشخاص المساهمين فيها أو القائمين بادارتها ، حتى وإن كانوا جميعا من أبناء البلاد ، فان ذلك معناه قيام دولة أخرى بجانب الدولة .

ولذلك ، فقد كان من نتيجة الوضع الحالى ، وما فيه من شذوذ مثير ، أنه خيل للعالم الخارجى أن قناة السويس ملك خاص لشركة قناة السويس ، ولو اقتصر هذا الكلام على العوام وقصار النظر أو صدر من أبواق الدعاية الاستعمارية وحدها ، لجاز ألا نقيم له وزنا كبيرا .

ولكن هذا المعنى العجيب ، بل هذا الخطأ الفظيع المفزع ، يتردد فى أهم وأحدث المراجع العلمية ، وحسبي أن أنبه إلى كتاب ظهر أخيرا باللغة الانجليزية ، وترجم إلى اللغة الفرنسية وغيرها من اللغات الحية ، وموضوع الكتاب «القانون الدولى للبحار» Le Droit International de la Mer وهو مطبوع بالفرنسية فى سنة ١٩٥٢ ، وأما المؤلف فهو عالم فى القانون الدولى ، لا يشق له غبار ، وهو الأستاذ «جون كولمبس» C.John Colombos وهذه هى ألقابه العلمية .

(1) Conseiller de la Reine au barreau anglais.

(2) Professeur à l'Academie de Droit International de La Haye.

(3) Prèsident de la section « Amirautè et Droit des Prises. » de l'International Bar Association.

(4) Associè de l'Institut de Droit International.

أتدرى ماذا يقول هذا العلامة ، بالحرف الواحد ؟ !

يقول فى الصحيفة ١٣٦ من مؤلفه الفرنسى :

« إن قناة السويس ملك لشركة » ، وهو يعنى شركة القناة ! !

Le Canal de Suez est la propriètè d'une compagnie.

ومثل هذا الافك مدون فى كثير من المؤلفات ، ولكن عذر هؤلاء هو أن شركة قناة السويس ما زالت موجودة بهذه البلاد .

حكم القانون بوجه عام (١)

وتأكيدا للرأى المتقدم ، رأينا أن نسترشد ، بما يقول به فقهاء القانون البحرى ، وما هو متبع في تشريعات مختلف البلاد بالنسبة للسفن التى ترسو فى مياهها (٢) .

يقول الأستاذ « جوفردى لابراديل » ، أستاذ القانون الدولى بجامعة باريس ، « ومدير معهد الدراسات الدولية العليا » بالجامعة المذكورة ، فى الدرس العاشر من سلسلة دروسه ، بقسم الدكتوراه ، بكلية الحقوق ،

---

(١) يراجع ماكتبناه فى الجزء الثالث من هذا الكتاب ، عن حقوق الدولة في موانيها ومياهها وآراء علماء القانون الدولى فى هذا الشأن .

(٢) هذه أسماء بعض المراجع الفقهية التى استعنا بها :

مؤلف العميد «جورج ريبير» فى القانون البحرى ـ باريس الطبعة الرابعة سنة ١٩٥٠

Mangon de La Lande : Police de la navigation 2e ed 1906.

Martin. Traitè de Droit maritime commercial et Police de la navigation, 1924

Korn Probst, Le règime juridique et administrat!f de la marine marchande (juris classeur commercial 1949)

فى باريس ، فى سنة ١٩٣٤ ، إن هناك جزءا من البحر ملاصق لأرض الدولة ، وسماه «البحر الوطنى» **Mer National** ، وهو البحر الذى ترسو فيه السفينة ، أو تلق فيه بمراسيها ، أيا كانت الأسباب التى تدعو لذلك .

وفى هذا البحر تباشر الدولة صاحبة الاقليم المتاخم له سيادتها التامة كما تباشرها على أراضيها ، ولا يكون ثمة دخل من أية ناحية للجماعة الدولية، بل لا تقوم إلى جانب الدولة المتاخمة للبحر سلطة أخرى أيا كانت ، فاذا كان الأمر كذلك بالنسبة لهذا الجزء من البحر ، الذى سماه « لابراديل » بحرا وطنيا ، فالمسألة أقوى من حيث سيادة الدولة حينما يكون البحر بحرها ويكون مخترقا صميم أراضيها .

وقد طرحت مسألة البحر الاقليمى للبحث فى معهد القانون الدولى بباريس فى سنة ١٨٩٤ ، فقرر أن الدولة تتمتع بمطلق السيادة فى بحرها الاقليمي ، وأكد هذا المعنى بالنسبة للموانىء والمياه الساحلية فى سنة ١٨٩٨ وهناك إجماع بين علماء القانون الدولى على الرأى القائل بأن الدولة تتمتع بمطلق السيادة فى موانيها وشواطئها وخلجانها ، فتباشر سلطاتها القضائية والتشريعية والتنفيذية دون مشاركة من أية سلطة أخرى ، ولا ترد ثمة قيود على هذه السلطات إلا إذا كانت الدولة ناقصة السيادة .

ولا يتعارض مع مباشرة حق السيادة في شىء ، مبدأ حرية الملاحة العالمية ، فحق المرور أو الرسو فى مياه الدولة شىء ، واستعمال الدولة لسيادتها فى مياهها وموانيها شىء آخر . ومع ذلك بحثوا قديما فى فرنسا ، فيما إذا كانت الدولة ملزمة بأن تأذن لأية سفينة بأن تلق بمراسيها فى بحرها الوطنى وأجابوا على ذلك بمضمون الأمر الصادر فى فرنسا فى سنة ١٦٨١ الذى ينص صراحة على أنه لا يحق لأية سفينة أن تلق بمرساها إلا إذا حصلت على إذن بذلك من الدولة ، والدولة حرة فى أن ترخص لها بذلك أو تمنعها . وقد استمرت هذه النظرية سائدة طيلة القرن السابع عشر ، وكانت تطبق بالنسبة للسفن الحربية والتجارية من غير استثناء . وفى القرن الثامن عشر تعدلت النظرية

بدافع التفكير فى مصالح الدولة التجارية وظلت المسألة حائرة بالنسبة للسفن الحربية ، وأما بالنسبة للسفن التجارية فقد أبيح للسفن الأجنبية أن ترسو فى مياه الدولة لتجلب لها الطيبات وتدفع لها المكوس ، وذلك لم يكن معناه أن الدولة قد حدت من سيادتها على مياهها أو تنازلت عنها ، ومما يؤكد أن هذه الحرية التى منحت للسفن التجارية الأجنبية لم تكن قيدا ورد على السيادة ما قرره معهد القانون الدولى العام فى فرنسا فى سنة ١٨٩٨ من أن الدولة تستطيع أن تمنع دخول سفينة ما إلى موانيها دون أن تكون مطالبة بابداء الأسباب . وقد رأت بعض هيئات التحكيم الدولية رأيا آخر ، لا يمس فى شىء حقوق السيادة التى للدولة على مياهها ، وذلك فى بعض المنازعات ومنها نزاع بين فرنسا وانجلترا فى سنة ١٨٩٣ ، وآخر خاص بميناء « بونس ايرس » بين الأرجنتين وبريطانيا فى سنة ١٨٧٠ ، وقد قضى بالتعويض على أساس أن الدولة التى أغلقت مياهها دون السفينة كان يجب عليها أن تخطرها بهذا الاجراء قبل وصول السفينة إلى مياه الدولة التى اتخذته بوقت كاف فالتعويض كان فى مقابل الضرر المترتب عن المباغتة ولم يكن على أساس قيد دولى يرد على السيادة (١) ، وقد ورد صراحة فى تقرير رئيس جمهورية شيلى الذى وقع عليه الاختيار حكما فى قضية « بونس ايرس » سنة ١٨٧٠ قوله : « تستطيع الدولة الساحلية أن ترفض دخول السفينة إلى موانيها » .

وقد تطورت النظرية فيما بعد ، طبقا لاعتبارات حربية أو اقتصادية ، وذلك فيما يتعلق بحرية الملاحة العالمية أو حق الجماعة الدولية ، وقد بحثنا هذه المسألة على التفصيل ، فى الجزء الثالث من هذا الكتاب ، فلسنا الآن فى مقام عرضها ، ولكن مهما أبيح مرور السفن الأجنبية أو رسوها بمياه الدولة ومهما كانت أسباب هذه الاباحة ، فان ذلك لا يقيد سلطات الدولة التى تباشرها فى مياهها وموانيها .

وكل دولة ، تضع الآن هذه المسألة فى المحل الأول من اهتمامها ، وذلك

---

(١) مجموعة بوليتس ولبراديل لأحكام التحكيم الدولى .

مراعاة لسيادتها ولحاجاتها الاقتصادية ومن المبادىء العامة ، التى لا خلاف عليها ، أنه لا يجوز لأية سفينة أن تدخل مياه الدولة أو تخرج منها ، دون أن تبرز لسلطات الدولة الأوراق المثبتة لشخصيتها وجنسيتها والبيانات التى تطلب منها عن بحارتها وحمولتها وركابها والجهة التى أتت منها السفينة والجهة التى تذهب إليها والبيانات الخاصة بعمارتها وآلاتها وتسليحها والحالة الصحية لركابها وما إلى ذلك ، ولا تستطيع كمبدأ عام أن تمتنع عن تقديم أى بيان يطلب منها ، ويجب أن تكون السفينة مستعدة فى كل وقت لتفتيش وزيارة رجال الحكومة فى البلد الذى ترسو فيه أو تدخل مياهه والالتزامات المفروضة على ربان السفينة حيال بوليس الدولة وسلطاتها الرسمية لا تحصى ولا تعد .

وهناك تشريع إدارى كامل خاص بمعاملة السفن التى ترسو فى مياه الدولة وقد وضعت فرنسا تشريعا من هذا القبيل فى سنة ١٨٦٧ ، وهذا التشريع قد تناولته الاضافة والتعديل أكثر من مرة ، وهو يضاف إلى تشريع الدولة الجمركى .

وأساس مباشرة الدولة لسلطاتها البوليسية فى موانيها ومياهها الوطنية ومياهها الاقليمية ، هو حق السيادة مضافا إليه حقها فى رعاية الأمن والنظام والصحة وما إلى ذلك فوق إقليمها . وهذه الحقوق تخول للدولة ، كسلطة عامة مراقبة السفن ، بغض النظر عن الرأى القائل بأن كل سفينة تعد قطعة متحركة من البلد الذى تحمل علمه ، وهذه الرقابة تمتد إلى آماد بعيدة ، ولسهولة تحقيقها لا تستطيع سفينة أن تسير فى البحار دون أن تحمل أوراقها التى تقدمها للسلطات .

وكل سفينة تجرى فى البحر يجب أن تكون مسجلة فى بلادها أو فى البلد الذى تختاره لذلك وتحصل على رخصة بالملاحة طبقا لقوانين ذلك البلد بعد التأكد عادة من صلاحيتها للملاحة ، كما تحمل شهادة صحية بأنها استوفت الاجراءات التى تقتضيها الصحة العامة ، ويجب أن تخضع كذلك لهذه الاجراءات التى ينص عليها فى القوانين واللوائح والأوامر الادارية التى

تصدر فى البلد الذى ترسو أو تمر بمياهه ، كما أنها تراعى القواعد الخاصة بالاعلان عن وصولها وذلك عدا مراعاتها لاجراءات وتعليمات البوليس فى ذلك البلد .

وكل بلد يستهدف بقوانينه البحرية وإجراءاته وقيوده التى يفرضها على السفن مصالح رعاياه ودخله القومى وتجارته واقتصادياته وعلاقاته الخارجية وما إلى ذلك .

وهذا كله ، لا يمكن أن تباشره إلا الدولة صاحبة الاقليم ولا تستطيع أن تكف يدها وتسلمه لشركة أيا كانت ، فالوضع الذى فرض فى القرن التاسع عشر بالنسبة لشركة قناة السويس مهدر لسيادة الدولة المصرية وهو وضع شاذ لا وجود له فى أى بلد فى العالم ، ونحن حينما نطالب بتصفية هذه الشركة وإدارة قناة السويس وموانيها بمعرفة الدولة إنما نطالب بالاستقلال الصحيح وبتقرير سيادة الدولة المصرية على أهم جزء من إقليمها وعلى أخطر موانيها .

الفصل الثالث

رسوم المرور

نبادر فننبه إلى أن رسوم الملاحة ، التى تحصلها شركة قناة السويس من السفن ، بترخيص من الحكومة المصرية ، ليست هى المقابل للخدمات التى تؤديها الشركة للملاحة ، ولكن أساسها القانونى هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها ، فهى لا تختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التى تحصلها الدولة وغيرها من الرسوم التى تفرضها على السفن التى تقف بموانيها أو تجتاز مياهها .

وقد تناولنا هذه المسألة فى الجزء الثانى من هذا الكتاب ، فى نطاق ماأثارته ، من ملابسات وظروف عاصرت النزاع المصرى البريطانى ، ولكننا نعالجها فى هذا الجزء ، لنبين طبيعتها القانونية أولا ، ثم نستعرض المناقشات والمراحل المختلفة التى مرت بها هذه المسألة وما أبرم بشأنها من اتفاقات ، منها الصحيح ومنها الباطل ، وما اتخذته الشركة من قرارات بشأنها وقيمة هذه القرارات من الناحية القانونية ، وعلى الجملة تناولنا هذه المسألة فى هذا الباب باعتبارها من أهم مسائل استغلال الحركة الملاحية فى القناة .

المبادىء العامة

هناك قاعدة عامة مقررة فى مختلف التشريعات البحرية ، وهى أن أصحاب السفن تجار ، وهم بهذه الصفة مطالبون بسداد مايفرض عليهم من الرسوم أو المكوس أو غير ذلك .

والدول ، فى مباشرة حقوق السيادة على مياهها تفرض رسوما مختلفة جمركية وغيرها ، كباب من أبواب إيراد الدولة وكعملية بحرية تباشرها ، وكلون من ألوان الحماية لتجارتها وبضائعها وغير ذلك من الدوافع التى حدث بالدول من زمن طويل لتقرير تلك الرسوم .

وبعض هذه الرسوم ، تكون وثيقة الصلة بالتنظيم الادارى وهناك رسوم أخرى تفرض لقاء الخدمات التى تؤدى الملاحة وللسفن ، وتفرض هذه الخدمات فرضا ولا تستطيع السفينة أن ترفضها فالأساس فى جباية هذه الرسوم يتنوع ويتعدد وهناك بلاد ترهق السفن الأجنبية بالرسوم من باب التشجيع والمعونة لسفنها وبحريتها الوطنية .

وهناك رسوم الأرصفة وقد صدر بها قانون فى فرنسا فى ٣٠ يناير سنة ١٨٧٢ واعتبر بابا من أبواب الايراد التى تعتمد عليها ميزانية الدولة وقد فرضت رسما على كل سفينة ترسو فى مياه الدولة حسب حمولتها فارغة أم مشحونة فالسفينة التى كانت تقف فى ميناء فرنسى لتكمل حمولتها أو لتخفف من هذه الحمولة كى تتمون كانت تدفع رسوما مرتفعة لا تقل عن الرسوم التى تدفعها سفينة تحمل أو تفرغ حمولة كاملة وكانوا يعللون ذلك بأنهم يريدون حماية الأعمال البحرية الوطنية وقد وضعوا نظاما من هذا القبيل لموانى الجزائر فى ٢٠ مارس سنة ١٨٧٥ ، ثم صدر قانون منظم لهذا النوع من الرسوم فى ٢٨ يوليو سنة ١٨٨١ وقضى بتحصيل رسم الرصيف طبقا لوزن السفينة ولكمية البضاعة ، وصدرت قوانين تالية فى سنة ١٨٩٧ وفى سنة ١٨٩٨ وفى ٢٨ مارس و ١٢ نوفمبر سنة ١٩٢٨ ، وتدخل هذه الرسوم فى عداد الرسوم الجمركية ، وتخضع لما تخضع له من القواعد والمبادىء القانونية ، من حيث التحصيل والجزاءات التى توقع على المخالفين .

ويتألف رسم الأرصفة فى فرنسا من ثلاثة عناصر : رسم يفرض على السفينة نفسها ، ورسم يفرض على البضائع ، ورسم ثالث على المسافرين .

وعدا ما تقدم هناك رسوم فرضت على النقل بين الموانى الفرنسية وغيرها ،

بمقتضى القانون الصادر فى ٣ أغسطس سنة ١٩٢٦ . ونص القانون المالى الصادر فى ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٧ على تحصيل رسم آخر من المسافرين ، الداخلين فى الموانى الفرنسية والذين يخرجون منها ، وذلك لصالح إعانة صندوق مشوهى الحرب .

وفرضت الرسوم الصحية المختلفة على جميع السفن المارة بالموانى الفرنسية بقوانين صدرت في ٣ مارس سنة ١٨٨٢ و٨ أكتوبر سنة ١٩٢٧ .

وفيما عدا الرسوم المتقدمة ، هناك أنواع من رسوم المرور ، يلتئمها اصطلاح واحد ، فتسمى Droits de pèages ، وتتنوع قيمتها بتنوع البلاد ، وتحصل بمجرد دخول السفينة مياه البلاد ، وتحصل لهذا السبب وحده ، ذلك لأن الموانى تتبع الدومين العام البحرى للدولة ، وللدولة لهذا السبب أن تفرض على السفن التى تدخلها ماتشاء من الرسوم . وهذا مايقول به العلامة « ريبير » Ripert ، وهو أحد عمداء كلية حقوق باريس السابقين (١) .

وهذه الرسوم مفروضة ومقررة فى فرنسا من زمن بعيد جدا ، وقد نظمتها بتشريع في مناسبات وفترات مختلفة ، وأخيرا بسطها القانون الجمركى الصادر فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٤٨ (المواد ٢٨٠ إلى ٢٨٣) .

ويستفاد من هذا القانون أن هذه الرسوم على أنواع ، وهى :

١ — رسوم على السفن والبضائع والمسافرين .

٢ — رسوم تجبى عن السمك الذى يفرغ فى الميناء .

٣ — رسوم عن الرسو .

---

(١) C. Ripert : Droit Maritme, Tome I, 1950, page 225
Le port depend du domaine public maritime et il est classè dans la grande voirie, on peut donc imposer le paiement d'une taxe à ceux qui en usent.

ويحدد كل رسم بقرارات وزارية ، ويكون مستحق السداد ، وواجب التحصيل ، بعد انقضاء ثلاثين يوما من نشر أى قرار فى الجريدة الرسمية . ويعتبرها الأستاذ جورج « ريبير » من قبيل الرسوم الجمركية ، وتقوم بتحصيلها هناك مصلحة الجمارك (١) .

وهى مفروضة أصلا على ملاك السفن ، أو مستأجريها إذا كان هناك اتفاق بين المالك والمستأجر ، على تحمل هذا الأخير بالتزام مالك السفينة بهذا الخصوص .

ولهذه الرسوم أسماء تتنوع وتتعدد ، فمنها رسوم الوزن tonnage ورسوم المرور pe'age ورسوم الميناء port ، ورسوم البلد ville ورسوم إلقاء المرسى ancrage ، ورسوم العدد outillage ، ورسوم النجاة sauvetage ، ورسوم الرسو والبقاء sèjour ، ورسوم المسافرين .

وصدر فى فرنسا قانون فى ١٠ مايو سنة ١٨٦٦ يقضى بأنه لايجوز أن تكون فئة هذه الرسوم على السفن الأجنبية أكبر مما يفرض منها على السفن الوطنية .

وتنص المعاهدات أحيانا على مثل هذه المسائل ، ويسرى غالبا مبدأ المعاملة بالمثل .

ومما لا يقبل الشك ، أن رسوم المرور التي تحصل بمعرفة شركة قناة السويس ، تدخل فى عداد هذه الرسوم التى تقررها الدول ، والرسوم لاتقرر إلا بقوانين تصدرها الدولة صاحبة الشأن ، وهى مصر .

وقد أورد ريبير فى مؤلفه الذى تقدمت الاشارة إليه ، الفقرة رقم ٢٤٩ ، من الجزء الأول ، وتكلم فيها عن رسوم المرور فى القنوات ، وألحقها بتلك الفصيلة من الرسوم .

---

(١) « ريبير » المرجع السابق ص ٢٢٦ .

وتفرض الدول البحرية رسوما أخرى ، عن الخدمات التى تؤدى فى مياهها بمعرفة سلطات الموانى ، وهذه الرسوم لها طبيعة خاصة ، تختلف عن طبيعة الرسوم التى تقدم الكلام عنها ، فهى هنا تقابل الخدمات ، وقد لا تحصل حينما تؤدى أو تطلب هذه الخدمات ، وحينما تحصل يكون ذلك طبقا للتعريفة التى تقررها الدولة أو البلدية أو غرفة التجارة ، ومن قبيل تلك الرسوم رسوم اللانشات التى تجر السفن ، ورسوم الأوناش ، ورسوم المياه التى تغذى بها السفن ، ورسوم خدمات الميناء ، ورسوم كنس الأرصفة .

وهناك رسوم تقرر عن خدمات تفرض على السفن فرضا ، ولا يمكن أن تمتنع عن سدادها بدعوى أنها لا تطلب هذه الخدمات ، ومن ذلك رسوم إرشاد السفن .

ففى فرنسا نص المرسوم الصادر فى ١٢ ديسمبر سنة ١٨٠٦ ، وقانون ٢٨ مارس سنة ١٩٢٨ ، على إجبار كل سفينة تدخل المياه الفرنسية أو تخرج منها ، على طلب مرشد الميناء ، وقد لا تكون السفينة بحاجة إلى خدمات المرشد ، وقد تدخل الميناء أو تخرج معتمدة على وسائلها ، ومع ذلك تدفع رسم الارشاد ، فهى ضريبة مقررة ، وتختلف هناك باختلاف جنسية السفينة ، ونوعها وحمولتها ، ومصدرها ، والمسافة التى قطعتها تحت إشراف مرشد الميناء ، وانتظام أو عدم انتظام خط سيرها والموسم وساعة الدخول والخروج وهكذا .

واقتضاء تلك الرسوم وسيلة من الوسائل التى تلجأ إليها الدول البحرية لفرض ضرائب مقنعة ، وفى فرنسا ، نوع من الرسوم اسمه رسوم السمسرة وقد تقررت فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٢١ .

ويخلص مما تقدم أن رسوم المرور ، فى قناة السويس ، لا تختلف فى سببها وطبيعتها عن الرسوم الجمركية ، وشتى الرسوم التى تفرضها الدول على السفن التى تستخدم مياهها وموانيها ، ولذلك من العبث والتهريج أن يقول قائل إنها تجبى لقاء خدمات ، وستخفض حينما ينتهى أجل التزام شركة قناة السويس !!

وقد عنيت الدول المطلة على البحار من قديم الزمن ، باستغلال المياه المتاخمة لها ، واختلف الشراح فى تبرير هذا الاستغلال ، فقال فريق منهم إن كل دولة تملك ملكية تامة الجزء من البحر الذى يلاصق سواحلها ، وقال آخرون إن لها عليه حقوق السيادة . وقد بحثنا هذه المسألة،فى الجزء الثالث من هذا الكتاب ، والذى يعنينا هنا ، هو إقامة الدليل على أن كل مايجبى من رسوم وغيرها في موانى القناة،يعد فى الأصل حقا خالصا للدولة المصرية، ولا يفرض إلا بما تصدره من قوانين وقرارات . وفيما يلى موجز ، لما هو متبع فى البلاد البحرية بالنسبة للمنطقة الجمركية،التى تفرض فيها الرسوم .

فى إنجلترا ، صدر أول قانون من هذا القبيل،واسمه Hovering Act فى سنة ١٧٣٦ ، يخول رجال الدولة ، زيارة السفن التى تحمل الشاى ، على مسافة فرسخين من الشاطىء ، وتعدل القانون فى سنة ١٧٨٤ ، وفى سنة ١٨٠٢ ، وهذا الأخير ضاعف المنطقة الجمركية ورفعها إلى ثمانية فراسخ .

وفرضت أسبانيا الجمارك فى سنة ١٧٧٥،وحددت فرنسا المنطقة الجمركية فى سنة ١٧٩٤ ، وفى سنة ١٨١٧ ، وجعلت ألمانيا منطقتها ثلاثة أميال بحرية بقانون ١٦ فبراير سنة ١٩٠٦ ، وحذت حذوها انجلترا فى ٢٤ يوليو سنة ١٨٧٦،وقررت أسبانيا اعتبار منطقتهاالجمركية المتاخمة لشواطئها ستة أميال، ورفعتها كولومبيا إلى ١٢ ميلا بحريا ، وهى فى تركيا خمسة أميال بحرية ، وفىالسويد خط جغرافى معين ، وفى لتوانيا وفنلندا واليونان والبرتغال ستة أميال بحرية من الشاطىء ، وفى النرويج عشرة أميال بحرية ، وفى كوبا والولايات المتحدة الأمريكية وروسيا إثنى عشر ميلا بحريا .

وقررت الأرجنتين وشيلى واكواتور وسلفادور جعل الحد الذى تجبى فيه الرسوم المالية والجمركية من السفن أربعة فراسخ من شواطئها ، وهو فيما قدرته بلجيكا وإيطاليا عشرة كيلو مترات ، فالمسألة محل خلاف بالنسبة للمسافة ، ولكن المسلم به أن كل دولة تضع تشريعها الجمركى والمالى وتفرضه فى المنطقة الملاصقة لشواطئها ، فما بالنا بالبحر الوطنى ، وبقناة السويس ، وهى مياه مصرية داخلية !!

النص على هذه الرسوم فى فرمان الالتزام

كان يمكن أن ينص فى الفرمان ، على منح أتعاب مقررة لشركة قناة السويس ، إن كان ولابد أن تقوم لمدة الالتزام بالخدمات التى تؤديها ، باعتبار أن الدولة هى التى تفرض الرسوم على السفن ، وتقوم بجبايتها ، بمعرفة إداراتها المختلفة .

ولكن الغفلة التى كانت متسلطة على محمد سعيد ، أوقعت البلاد فى متاعب ، وأدت إلى شذوذ ، لم يكن له ما يبرره . وقد وقع محمد سعيد الفرمانات ، كما قدمها إليه شيطانه الرجيم ، الأفاق العالمى « فرديناند دى لسبس » ، فجاء نص البند السادس من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، كما يأتى :

« توضع تعريفة رسوم المرور ، فى قناة السويس دائماً بالاتفاق بين
« الشركة ووالى مصر ، وتحصل هذه التعريفة بمعرفة عمال الشركة ، على
« أساس المساواة ، فى المعاملة بالنسبة لجميع الأجناس ، من غير تمييز لأحد
« على الآخر » .

وكان ذلك من ضروب العبث والامتهان لهذه البلاد ، لأن الرسوم لاتقرر إلا بقوانين ، وهى من أعمال السيادة ، ولا ينبغى أن تتدخل الشركة بأية حال .

ومع ذلك لم ترع الشركة هذه القاعدة ، فهى التى راحت تفرض الرسوم وتعدل فيها وتبدل ، دون أن ترجع إلى الحكومة المصرية ، مخالفة النص المتقدم ، ومخالفة نص البند الحادى عشر من الفرمان ، وهو :

« تعرض علينا ، فيما بعد ، لوائح الشركة ، بمعرفة مديرها ، ويجب أن تحوز موافقتنا . أما التغييرات التى يرى إدخالها ، عليها فى المستقبل ، فيجب أن تنال تصديقنا مقدما »

ويلاحظ أن النص السابق ، لم يشر من قريب أو بعيد إلى نفقات

أو غير ذلك ، مما تتحمله الشركة ، ولكن دى لسبس ، بعد أن آنس دفئا ، كان قد ذهب إلي باريس ، وأعد بالاشتراك مع رجال وزارة الخارجية الفرنسية فرمانا أشد قبحا ، وهو فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ودسه على محمد سعيد ، وهذا نص البند السابع عشر من الفرمان :

« لأجل تعويض الشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال ، التى
« نص الفرمان الحالى ، على أن تكون على عاتقها وحدها ، سمحنا لها منذ
« الآن ، وطوال مدة استغلالها المبينة فى الفقرتين ١ و ٣ من البند السابق ،
« أن تفرض رسوما ، وتحصلها ، على الملاحة ، وعلى إرشاد السفن ،
« وسحبها وجرها ، ووقوفها عند مرورها بالقنوات والموانى التابعة لها ،
« وذلك على أساس تعريفة يكون للشركة حق تعديلها فى كل وقت ،
على شرط .

« أولا : أن تحصل تلك الرسوم ، من جميع السفن ، بدون أى استثناء
« أو تفضيل ، وأن تؤخذ فى ظروف متشابهة .

« ثانيا : أن تعلن هذه التعريفة ، قبل تطبيقها بثلاثة أشهر ، فى عواصم
« البلاد التى يهمها الأمر ، وفى أهم موانيها التجارية .

« ثالثا : ألا تتعدى — فيما يتعلق برسم الملاحة الخاص — حداً أقصى ،
« هو عشرة فرنكات (ذهب) عن كل طن بحرى ، من حمولة السفن ، وعن
« كل فرد من الركاب .

« وللشركة أيضا ، أن تحصل عن كل مأخذ للمياه ، تصرح به للافراد
« الذين يطلبون ذلك ، طبقا للبند ٨ ، السابق رسما نسبيا بقدر كمية المياه
« المأخوذة ، ومساحة الأراضي المروية ، على أن يكون هذا الرسم طبقا
« لتعريفة تحددها الشركة » .

ومن بواعث الأسف ، أن إسماعيل ، حينما وفق إلي تغيير وتبديل الكثير من نصوص فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وأبرم

اتفاقات تالية ، وأهمها اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، الذى صدر به الفرمان العثمانى ، لم يفطن لبشاعة النص الخاص برسوم الملاحة ، ومخالفته لأسس التشريع ، وتنافره مع حق سيادة الدولة على إقليمها ، فراحت الشركة تشرع وتحصل كما يحلو لها ، دون أن ترجع للحكومة المصرية فى ذلك قط .

***

تدخل الانجليز وبحث المسألة
فى مؤتمر بالقسطنطينية

على الرغم من الأموال الطائلة التى ابتزها دى لسبس من مصر كتعويض أو غير ذلك ، كان مركز الشركة المالى فى سنة ١٨٧٠ سيئا للغاية ، واستمرت أزمتها مستحكمة ، حتى رأت فى سنة ١٨٧٢ أن تتغلب عليها برفع الرسوم أو تدبير موارد أخرى ، وإلا أفلست ، وذهبت إلى الحضيض ، وقد شكل دى لسبس لجنة فنية لتضع طريقة قياس حمولة السفن ، وقدرت اللجنة فى نوفمبر من تلك السنة أن الطن المترى الانجليزى هو القاعدة المثلى للقياس ، وأنه إلى أن توضع قاعدة للقياس ، يجب على الشركة أن تعول على البيانات الواردة فى أوراق كل سفينة .

ورأت الشركة أن هذه المقترحات تعرضها لخسارة مالية ، فشكلت لجنة دولية لبحث المسألة ، بدلا من أن ترجع للدولة صاحبة الشأن وأوصت اللجنة بعدم فرض قاعدة بطريقة علمية قبل إجراء تجربة ، وما على الشركة إلا أن تتحمل الخسارة بصفة مؤقتة لتعميم الفائدة من القناة . وما كان من الشركة إلا أن طلبت من الحكومة الفرنسية الدخول فى مفاوضات مع الدول لتسوية هذه المسألة ، بدلا من أن تترك هذا الأمر للباب العالى(١) .

---

(١) سير آرنولد ولسن : قناة السويس ماضيها وحاضرها ومستقبلها ، اكسفورد ، سنة ١٩٣٩ ص ٦٠ .

ولكن قامت الحرب بين بروسيا وفرنسا ، فلم تفعل الحكومة الفرنسية شيئا . وشكل دى لسبس لجنة أخرى ، وأوصت هـــذه اللجنة باستعمال الطريقة الانجليزية المسماة « طريقة مورسوم » وإن كانت هذه الطريقة ضارة من

حيث كونها تترك حيزا كبيرا من السفينة للفحم والآلات بلا قياس ، فيجب أن يضاف إلى الوزن الاجمالى ٣٠ ٪ ، ثم يخصم ٢٥ ٪ للحصول على الوزن الصافى . وصدر قرار باتباع هذه القاعدة فى ١٨ مارس سنة ١٨٧٢ ، ولم يلق القرار معارضة من الفرنسيين أو الانجليز . ولكن مالبث الانجليز أن هاجوا وماجوا ، وقدمت شركات الملاحة الانجليزية عدة شكاوى إلى وزارة التجارة البريطانية ، وكأن القناة قنـاة بريطانيا وليست قناة مصر !! واختصمت شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية ، شركة قناة السويس أمام محـاكم باريس ، وكسبت دعواها ضد شركة قناة السويس .

و « مورسوم » المشار إليه ، هو ضابط من ضباط البحرية البريطانية ، وقد وضع طريقته فى سنة ١٨٥٤ ، وبناها علي قانون « نيوتون » للجاذبية ، وطبقت طريقته فى بريطانيا بالنسبة للسفن البريطانية منذ سنة ١٨٥٤ ، وتتلخص فى أخذ الوزن الكلى المسجل للسفينة ، ويخصم منه الفارغ، وكذا المسافة التى تشغلها الآلات والوقود ، والباقى هو الحيز المستعمل فى الحمولة ، فاذا قسم علي مائة تكون النتيجة هى الوزن المسجل ، وقال « مورسوم » إن هذه هي الطريقة الوحيدة لمعرفة حمولة السـفينة ، وقد طبقتها بعض البلاد ، وتمسكت بلاد أخرى بطرائقها الخاصـة ، وكل بلد كان يلجأ للاحتيال لانقاذ سفنه من قدر من الرسوم التى تفرض عليها فى الموانئ الأجنبية ، وكان الفرنسيون يطبقون قاعدة علمية وضعوها منذ أيام « كولبير » واسمها طريقة « كولبير » ، ومفادها أن هناك طنا متريا فرنسيا يساوى ١٫٤٤ مترا مربعا ، أى ٥١ قدما انجليزيا مربعا .

وكانت نظرية دى لسبس أن عقد الالتزام مكتوب بالفرنسية ، وهذا يفيد أن الوالي قصد أن يطبق المقياس الفرنسى ، ولذلك فان الشركة تفرض

عشرة فرنكات رسم مرور علي كل طن من الوزن الاجمالي وأراد دى لسبس أن يحصل علي تأييد الباب العالى ، فقرر السلطان العثماني أن المسألة لا تخص شركة قناة السويس ، ويجب علي الشركة أن تنسحب من النزاع ، ليتخذ هو القرار النهائى وطلب من الدول البحرية الكبيرة أن توفد مندوبين إلى مؤتمر يعقد فى القسطنطينية لبحث مسألة الوزن . واجتمعت فى القسطنطينية لجنة مشكلة من مندوبى اثنى عشرة دولة ، وذلك فى ١٨ ديسمبر سنة ١٨٧٢ واتخذت قرارها بأغلبية ١١ إلى ٣ ، وقدمت اللجنة عدة توصيات ، منها تقرير رسم إضافى قدره ٣ أو ٤ فرنكات ، وذلك مراعاة لحالة الشركة المالية ، ويلغي هذا الرسم الاضافى ، حينما تبلغ الحمولة السنوية المارة بالقناة ٢٫٦٠٠٫٠٠٠ طن .

ويهمنا أن نوجه النظر هنا إلي مسألة على جانب كبير من الأهمية .

المرسوم العثمانى هو المعول عليه

لا توصيات اللجنة الدولية بالقسطنطينية فى سنة ١٨٧٣

ورد في الصحيفة ٨٢ من لائحة الشركة المطبوعة سنة ١٩٥٣ بيان بعنوان مستخرج من قواعد قياس الحمولة ، حسب توصيات اللجنة الدولية للحمولة المنعقدة بالقسطنطينية فى سنة ١٨٧٣ .

ولكن الشركة أخفت مسألة هامة ، وهى أن تلك التوصيات لم تكن لتقدم أو تؤخر لولا أنها رفعت إلى السلطان العثماني ووافق عليها وأصدر مرسوما امبراطوريا باعتمادها، ومن هذا المرسوم استمدت قوتها وقيمتها القانونية.

وتبعاً لذلك يجب أن نلاحظ أن مسألة الوزن والحمولة وكل ما يتعلق برسوم المرور وغيرها من الرسوم مسائل مصرية داخلية تنظمها الدولة مالكة القناة وصاحبة السيادة عليها وهي مصر بقوانين داخلية ولا شأن البتة بها للآخرين من المنتفعين بالقناة فى الملاحة .

وإذا كان السلطان العثماني قد عقد لجنة دولية فذلك لأنه أراد الاسترشاد بخبرة أناس متخصصين وتابعين لدول مختلفة وليس ثمة التزام أو قيد من القانون الدولى يفرض الالتجاء إلى هؤلاء في مسألة يكون القول الفصل فيها للتشريع المصرى الداخلي .

وطبقا لما جاء بتلك التوصيات التى رفعتها لجنة القسطنطينية الدولية وأصدر بها السلطان مرسومه ، يعتبر الوزن الاجمالى أو الحمولة الكلية للسفن ، عبارة عن القياس الحقيقى لكل المساحات بغير استثناء شيء ، وهى تلك المساحات الواقعة تحت الكوبرى الأعلى للسفينة ، وتشمل كل الأبنية الثابتة للسفن تحت ذلك الكوبرى أعنى أنها تشمل كل فراغ موجود في السفينة ويمكن أن توضع فيه بضائع أو يقيم فيه مسافرون أو موظفون بالسفينة ، ووجود فتحات أيا كانت لا يمنع من احتساب ذلك الفراغ ولكن الفراغ الموجود بالسفينة فى أجزاء غير مرتبطة بجسم السفينة حتى وإن أمكن شغله ببضاعة ، والذى يكون معرضا بصفة مستديمة للطقس وللبحر ، هذا الفراغ لايدخل فى الوزن الكلى .

ومما أوردته اللائحة خاصا بالحيز الذى يوضع فيه الفحم الحجرى، الاشارة إلى القاعدة التى قررتها اللجنة الأوروبية للدانوب فى سنة ١٨٧١ والعمل بمقتضاها .

وقد وضعت اللجنة الدولية المشار إليها ، ضمن قراراتها التي صدر بها المرسوم العثمانى قواعد لقياس حمولة السفن المشحونة وقواعد لاستنزال أوزان من الوزن الكلى تختلف باختلاف ما إذا كانت السفينة شراعية أم بخارية وهذه كلها تفاصيل فنية يمكن الرجوع إليها بسهولة .

وفى لائحة الشركة بالصحيفة ٩٦ جدول لحالات متعددة للخصم من القياس وهى منح من الشركة لأصحاب السفن ولمستأجريها ولا يوجد الزام يقيد الدولة ويفرض عليها اتباع كل تلك القواعد فالمسألة متروكة لمحض تقديرها

حينما تؤول إليها القناة والعملية لا تعد وأن تكون عملية عرض وطلب وأبواب إيراد الدولة تدبرها كما تريد .

ولكن دى لسبس ، لم يكن قد أبدى ارتياحه لقرارات اللجنة الدولية والتمس الترخيص للشركة باستبقاء الرسم الاضافى وقدره ثلاثة فرنكات ريثما يحصل المساهمون على الحقوق المتأخرة لهم وحينما يبلغ الربح الصافى ٨٪ يلغى الرسم الاضافى المشار إليه ولكن السلطان العثمانى أنذر دى لسبس وحذره وأفاد بأنه إذا لم يطبق المرسوم الذى أصدره تطبيقا حرفيا في مدى ثلاثة أشهر فان السلطان سيعيد النظر فى الرسم الأصلى وقدره عشرة فرنكات وهذا يؤكد ما قلناه من أن المسألة داخلية ولا شأن للشركة بها كما أنه لا شأن للملاحين ولا للدول بها .

وقد لجأ دى لسبس إلى التهويش ، وقال إنه يعتبر الباب العالى مسئولا عن خسارة تتحملها الشركة وقدرها سبعمائة ألف فرنكا فى الشهر ، فلم يحفل الباب العالى بذلك التهويش ، وأبرق دى لسبس إلى الباب العالى قائلا إنه سيعترض على مرسومه وأنه يمثل ، كمواطن فرنسي ،أربعين ألف مساهم من الفرنسيين ، فما كان من الباب العالى إلا أن أصدر تعلماته إلى إسماعيل الذى أرسل فى ٢٩ أبريل سنة ١٨٧٤ إلى منطقة القناة قوة مؤلفة من عشرة آلاف جندى كما أرسل فرقاطة إلى بورسعيد لحمل الشركة علي تنفيذ ما قضى به المرسوم العثماني من حيث قياس الحمولة ، ولجأ دى لسبس إلى حكومة فرنسا فنصحته بالاذعان ولم يستطع أن يفعل شيئاً أمام القوة التي أوقفته عند حده وحملته على احترام القانون ، ومع ذلك كان يوالى احتجاجاته ويصف قرارات اللجنة الدولية بأنها « سرقة دولية » ، كما أنه كان يأمر رجال الشركة المختصين بالقياس بالتلاعب فى الوزن مما حدا ببريطانيا نفسها إلى الاحتجاج لدى السلطان العثمانى بواسطة سفيرها بالقسطنطينية ، وأمعن دى لسبس فى عناده حتى أرسل إلى الباب العالي فى طلب التعويض ، وكانت كل سفينة تمر تسلم احتجاجا يدون به الوزن طبقا للنظام القديم

ولكنها كانت تدفع التعريفة حسب النظام الجديد ، ولما كانت للانجليز مصلحة وقتئذ فى خفض الرسوم والأخذ بالقياس الذى يلائمهم ، أيدوا بحرارة النظرية القائلة بأن الدولة صاحبة السيادة على القناة هى التى تقرر الرسوم وتفعل ما يطيب لها . وفى هذا يقول سير « آرنولد ولسون » بالحرف الواحد (١) : —

« إن دى لسبس لم يكن إلا وكيلا قبل أن يكون ملتزما وليس له أدنى حق فى أن يفسر النظام الأساسى للشركة وإنما تختص المحاكم المختلطة بتفسير عقود الشركة وقد استخدم السلطان العثمانى حق السيادة فى إعطاء التفسير الذى يراه ex aequo et Bono لذلك النظام . وقد استعان بمشورة ممثلى الدول البحرية وجعل توصياتهم ملزمة للشركة ، وليس ثمة سبب يدعو إلى الحد من سلطة ملك مصر ، إذا أراد فى الوقت المناسب أن يتبع نفس الاجراءات ، ويفسر النظام mutatis mutandis باعتباره الوارث للحقوق الشرعية التى كانت للسلطان العثمانى فى بلاده » .

وقد دخلت المسألة فى مرحلة جدل طويل بين دى لسبس والحكومة البريطانية وتخللتها ملابسات شرحناها تفصيلا فى الجزء الثانى من هذا الكتاب بمناسبة الكلام عن النزاع المصرى البريطانى .

النصوص الواردة فى لائحة المرور

وقد وردت نصوص خاصة بالحمولة والرسوم فى المادة ٢٢ وما بعدها من نصوص اللائحة التى تطبقها شركة قناة السويس والتى اعتبرناها عقدا بينها وبين السفن المارة بالقناة .

وجاء فى الفقرة الأولى من المادة ٢٢ أن الوزن الذى يتخذ قاعدة لتقدير الرسوم المستحقة على السفينة طبقا لهذه اللائحة ، يكون طبقا للقواعد التى وردت

---

(١) آرنولد ولسون ـ المرجع السابق صفحة ٦٣ .

فى قرارات اللجنة الدولية للقسطنطينية فى سنة ١٨٧٣ ، والمكتوبة فى جميع الشهادات الخاصة التى تمنحها السلطات المختصة فى كل دولة .

وللانتفاع بالاعفاءات المقررة ، يجب ألا تكون هناك بضائع أو مؤن ، من أى نوع ، فى الفضاء الذى يتمتع بالاعفاء .

ويكفى أن تقوم السفينة ، ولو مرة واحدة ، بنقل ركاب أو بضاعة أو فحم للاستهلاك أو مؤن ، مهما كانت طبيعتها أو مقاديرها ، فى ذلك الجزء من السفينة الذى ينتفع بالاعفاء ، فتحرم من الاعفاء بعد ذلك، فى جميع رحلاتها .

ولكن الحمولة التى توضع فوق سطح السفينة ، لا تدخل فى القياس . والسفن التي لا تحمل أوراقا تبين حمولتها ، تقاس بمعرفة مستخدمى الشركة المختصين بالقياس ، وذلك طبقا لقواعد لجنة القسطنطينية ، الآنفة الذكر .

والتعريفة المقـــررة الآن ، والمنوه عنها فى المـادة ٢٤ من اللائحة ، هى ٣٦٫٥ قرشا للطن ، بالنسبة للسفن المشحونة .

وأما السفن التى تجتاز القناة بين الاسماعيلية وبورسعيد فقط ، فتدفع رسوما قدرها ١٢٫٥ قرشا عن الطن الواحد .

وعدا رسوم الملاحة تحصل الشركة رسم رسو من السفن التى تقف فى بور سعيد أو الاسماعيلية أو فى أحواض الشركة ببور توفيق وذلك على أساس ١٢٥و من القرش المصرى ، عن كل طن، فى اليوم ، على ألا تحتسب الأربعة وعشرين ساعة الأولى . ويسدد هذا الرسم كل عشرة أيام .

وقد نص على رسوم الارشاد فى المـادة ٢٨ من اللائحة ، ورسوم تغيير مرسى السفينة فى المـادة ٢٩ ، ورســـوم الجر بالرفاصات ، فى المـادة ٣٠ ، وعينت المادة ٣١ طريقة دفع الرسوم المختلفـة ، فرسوم الملاحة تدفع مقدما ، وتقبل الشركة الرسوم فى مكاتبها بباريس ولندن ، وإذا كانت المبالغ المدفوعة فى الخارج ، لا تفى بالرسوم ، فعلى السفينة أن تدفع الباقى لمكاتب الشركة بالقناة وذلك قبل سفرها .

والمهم هو أن نعرف الجهة التي تنتهى إليها تلك الأموال ، وهى فيما نعلم

تنتهى إلى لندن أو باريس ، وهذا يخالف أحكام القوانين الماليـة فى مصر ، ويعد تهريبا ، فالشركة تباشر نشاطها فى هـذه البلاد ، ويجب أن تدخل إلى مصر جميع إيراداتها ، لتنتفع الخزانة العامة ، بالعملات المختلفة ، وإن كانت العملة المصرية هى أساس المحاسبة ، ومن العبث أن تترك هذه الأموال ، وهى لا تقل حاليا عن ثلاثين مليونا من الجنيهات ، تهرب إلى الخارج .

ويهمنا أيضا أن ننبه إلى أن الشركة ، قد أعفت المسافرين من رسـوم المرور ، منذ سنة ١٩٥١ ، دون أن تحصل على ترخيص بذلك من الحكومة المصرية ، وهذا قدر لا يستهان به ، وقد بلغ عدد المسافرين فى سنة ١٩٥١ ٥٨٨ر٩٤٧ مسافرا ، وفى سـنة ١٩٥٢ بلغوا ٥٧١ر٤١٦ مسافرا ، منهم ٣٣٤ر٦٨٧ مدنيين و ٢٣٦ر٧٢٩ عسكريين ويبـدو أن هذا الاعفاء قد روعيت فيه مصالح الدول الاستعمارية كفرنسا التى تنقل قوات لمحاربة شعب الهند الصينية المطالب بحريته واستقلاله .

وأخيرا خفضت الشركة رسم المرور بالنسبة للبضائع ، وبلغت بها الجرأة أن تقول فى تقرير مجلس الادارة للجمعية العمومية العادية للمساهمين ، التى انعقدت فى باريس فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، إن هذا التخفيض قد تم مراعاة لبرامج التسليح البحرى ، ولسنا ندرى ما شأن مصر بالتسليح البحرى ، وما شأن شركة قناة السويس المصرية المساهمة بمسألة كهذه ! !

نحن لا نجد سبيلا لوقف الشركة عند حدها ، والضرب على يدها ، وهى تستخف كل يوم بالبلد صاحب القناة ، والوسيلة الوحيدة فيما نرى ، هى تصفية الشركة نهائيا .

ويوم تقوم الدولة بادارة قناتها ، لن يكون ثمة قيد يمنعها من فرض ما ترى فرضه من الرسوم ، وبالقدر الذى يلائمها ، مراعية قانون العرض والطلب .



الفصل الرابع

أسهم الشركة وسنداتها

فتح الاكتتاب فى أسهم شركة قناة السويس ، فى باريس ، فى ٥ نوفمبر سنة ١٨٥٨ ، برأسمال قدره مائتى مليون من الفرنكات ، قسم إلى أربعمائة ألف سهم ، وقيمة كل سهم خمسمائة فرنك . وأغلق الاكتتاب فى ٣٠ نوفمبر من تلك السنة .

وكان محمد سعيد ، قد اشترط على دى لسبس ، ألا يزيد عدد المكتتبين ، من الفرنسيين عن النصف ، واستوجب دى لسبس من محمد سعيد ، كما جاء بالفرمانات ، أن تشترى الحكومة المصرية ، الأسهم التى يعجز دى لسبس ، عن بيعها فى السوق العالمية . وقد تم الاكتتاب فى جميع الأسهم ، فيما عدا ٨٥٫٠٠٠ سهم ، احتفظ بها لتباع فى انجلترا والنمسا وروسيا ، والولايات المتحدة الأمريكية ، وكان سكان هذه البلاد قد أحجموا عن الاكتتاب ، فى رأسمال الشركة .

أما طريقة بيع الأسهم فى البلاد المختلفة ، حسب الاتفاق الذى تم بين دى لسبس ، ووالى مصر ، فكانت كالآتى (١) :

فرنسا ٢٠٧٫١١١ سهما والامبراطورية العثمانيـــة (اكتتاب مصر) ٩٦٫٥١٧ سهما وأسبانيا ٤٫٠٤٦ سهما وهولندا ٢٫٦١٥ سهما ، وتونس ١٫٧١٤ سهما وبيمونت ١٫٣٥٣ سهما وسويسر ٤٦٠ سهما وبلجيكا ٣٢٤ سهما وتوسكانيا ١٧٦ سهما ونابولى ٩٧ سهما وروما ٥٤ سهما وبروسيا ١٥

---

(١) Sir Ian Malcolm, The National Review, may 1921

سهما والدانيمرك ٧ أسهم والبرتغال ٥ أسهم . ويضاف إلى ذلك ٨٥٫٠٠٠ سهم للبلاد التى تقدمت الاشارة إليها .

وقد بلغ عدد الأسهم التى اشترتها الحكومة المصرية ١٧٧٫٦٤٢ سهما . ولولا أن محمد سعيد ، قد ضمن مشترى الأسهم التى تبور ، لما تأسست شركة قناة السويس ، ولماتت فكرتها وهى فى المهد ، وقد أبرم اتفاقان بشأن هذه الأسهم وسداد قيمتها ، بين دى لسبس ووالى مصر ، فى ٦ أغسطس سنة ١٨٦٠ وفى ٢٠ مارس سنة ١٨٦٣ ، وكانت التزامات حكومة مصر بهذا الخصوص ، من أسباب الخراب المالى ، الذى تجلى فى أواخر عهد اسماعيل .

ولم تكن الشركة ، من حيث المكتتبين فيها عالمية ، كما يدعون ، فكلمة عالمية ، كما شرحنا من قبل ، ليست إلا علامة الشركة التجارية ، وإنما اشترت الحكومة المصرية ٤٤ ٪ من الأسهم ، واكتتب فى فرنسا ، بمعرفة أفراد ينتمون إلى حرف ، وطوائف مختلفة ، بنسبة ٥٣ ٪ ، وبيع ٣ ٪ من الأسهم فى باقى أنحاء العالم .

وإذا كانت الحكومة المصرية ، قد أبدت كثيرا من التساهل فى الاتفاقات التى أبرمتها مع الشركة إلى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، فلا شك أنها كانت تحت تأثير الاعتقاد ، بأنها تملك ما يقرب من نصف أسهم الشركة ، وأنها بهذه الصفة ، مضافا إلى مالها من حقوق السيادة ، تستطيع أن تهيمن على الشركة هيمنة تامة .

ولكن انقلب الوضع واضطربت الأمور ، حينما اغتصبت حكومة انجلترا بالدهاء وسعة الحيلة أسهم مصر فى الشركة ، فى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، وقد شرحنا الملابسات ، التى عاصرت هذه المأساة ، فى الجزء الأول ، من هذا الكتاب .

* * *

بيع مصر مصرها

قبل أن تنتهى الحفلات الصاخبة ، التى أقيمت بمناسبة افتتـــاح القناة ، وكلفت خزانة مصر ملايين الجنيهات ، التى حصلت عليها قروضا من المرابين الأجانب ، بفوائد فاحشة ، وعلى الرغم من التعويض الضخم الذى دفعته مصر للشركة ، خضوعا لقرار التحكيم ، الذى صدر من نابليون الثالث ، فى سنة ١٨٦٤ فقد ترنحت الشركة ماليا . ولم يكن من السهل مراقبة الشياطين الذين جمعوا ملايين الجنيهات من مصر ، ومن المساهمين ، وعلى رأسهم فرديناند دى لسبس ، الذى كان معتزا بجاه الامبراطور نابليون الثالث ، ومؤازرة العالم الصليبى ، ولم يقدم حسابا .

وكان مقدرا أن تتكلف أعمال الانشاء جميعها ما لا يزيد على مائتى مليون من الفرنكات ، وقد ادعى دى لسبس أن الأكلاف قد تجاوزت ضعف هذا المبلغ ، وقدرت فى ميزانية ٣١ ديسمبر سنة ١٨٦٩ بمبلغ ٤٥٣٫٣٤٥٫٠٠٠ من الفرنكات أى ما يساوق عشرة ملايين من الجنيهات الانجليزية (١) .

ومن مجموع ما اكتتبت به الحكومة المصرية وبقيـة المساهمين ، وهو يقدر بمبلغ ١٨٫٠٠٠٫٠٠٠ من الجنيهات الانجليزية تقريبا ، لم يبق كرأسمال

---

(١) واليك المفردات ، كما جاءت فى تلك الميزانية :

٢٩١٫٣٣٠ من الفرنكات	تكاليف الانشاء .
٦٦٫٨٤٩ » »	فائدة الأسهم لمدة ١١ سنة ، من سنة ١٨٥٩ الى سنة ١٨٦٩ .
١٤٫٦٢٨ » »	أموال غارقة فى السندات .
١٤٫١٨٢ » »	مصاريف ادارية .
١٣٫٣٣٨ » »	نفقات مرور وصحة وتلغراف الخ .
١٥٫٤٧٢ » »	اصدار أسهم وسندات .

٤١٥٫٧٩٩ يضاف الى ذلك ١٧٫٠٠٩ ثمن آلات وأملاك ثابتة ، ومدفوعات نقدية وديون ٢٠٫٨٣٧ = ٤٥٣٫٣٤٥ فرنكا .

لادارة العمليـــة الضخمة سوى مبلغ ٨٢٦٫٠٠٠ من الجنيهات الانجليزية . وكانت الشركة قد حصلت من مصادر متعددة على مبلغ ٣٠٠٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنكا ، ورأت أن ترفع رأس المال بمقدار ١٠٠٫٠٠٠٫٠٠٠ من الفرنكات ، وذلك بطرح سندات فى الاكتتاب عددها ٣٣٣٫٣٣٣ سندا ، وقيمة السـند ٥٠٠ فرنك، بفائدة قدرها ٥ ٪ ، وتستهلك فى مدى خمسة عشر عاما . وبارت هذه السندات ، إلى أن تدخلت الحكومة الفرنسية ، وأيدت العملية .

وقد عجزت الشركة ، فى سنة ١٨٧٠ عن سداد أرباح للمساهمين ، وحتى الخمسة فى المائة ، وهى الحد الأدنى الذى ضمنته ، لم تقم بالوفاء بها ، ونتيجة لذلك هبط سعر السهم فى البورصة ، فى سنة ١٨٧١ إلى ٢٠٨ من الفرنكات . وطلبت الشركة قرضا جديدا مقداره ١٢٠٫٠٠٠ سند ، وقيمة السند مائة فرنك ، بفائدة قدرها ٨ ٪ ، واستهلاك السندات فى مدى ثلاثين سنة،بسعر أدنى ضمنه والى مصر، وقدره ١٢٥ فرنكا للسند،ورخص للشركة بتحصيل فرنك ذهب إضافى عن كل طن من البضاعة .

وكانت الشركة تتوقع ألا تقل البضاعة التى تمر بالقناة عن مليون طن فى سنة ١٨٧٠ ، ولكن لم تتجاوز هذه البضاعة ٤٣٦٫٠٠٠ طنا فى عام ١٨٧٠ ،ووصلت فى سنة ١٨٧١ إلى ٧٦١٫٠٠٠ من الأطنان،وزاد المنصرف عن الدخل فى سنة ١٨٧٠ بمقدار ٩٫٥٩٠٫٠٠٠ فرنكا ، وبلغت هذه الزيادة فى سنة ١٨٧١ ، ٢٫٦٥٠٫٠٠٠ فرنكا ، وحملوا تلك الفووق على تكاليف الانشاء .

ومما ضاعف من حدة هذه الأزمة ، اشتعال نيران الحرب بين بروسيا وفرنسا،وهى تلك الحرب التى قصمت ظهر فرنسا، وأطاحت بعرش نابليون الثالث ، وتعرض دى لسبس فى اجتماع الجمعية العمومية للضرب من بعض المساهمين ، الذين رموه بالنصب والاحتيال ، وهددوه بالويل والثبور ، ولم ينقذه إلا صديقه الانجليزى « سير دانيل لانج » عضو مجلس إدارة الشركة .

وحاول دى لسبس أن ينجو بجلده، وقد أوحى إليه صديقه الانجليزى، أن يلق بنفسه ، وبشركة قناة السويس ، فى أحضان حكومة إنجلترا ، وعرض على وزير خارجية إنجلترا ، لورد جرانفيل ، فى أبريل سنة ١٨٧١ ، أن يقبل نقل إدارة الشركة إلى لندن ، وفي يونيو سنة ١٨٧١ ، تقدم دى لسبس بعرض أشد جراة ، وهو أن تقبل حكومة إنجلترا ، أن تشترى هي والدول البحرية قناه السويس كلها، بما عليها من منشآت ، بمبلغ اثنى عشر مليونا من الجنيهات الانجليزية ، مع التعهد بدفع عشرة ملايين من الفرنكات سنويا ، وذلك لمدة خمسين سنة ، للمساهمين ، وكادت هذه المؤامرة أن تتم ، خصوصا وأنها وجدت تأييدا من لدن لورد « دربى » ، وزير خارجية إنجلترا ، فيما بعد ، لولا أن جلادستون ، ووزير خارجيته جرانفيل ، قد ترددا ، لعدم مشروعية العرض الفاجر ، الذى تقدم به دى لسبس ، وفى خلال هذه المسرحية ، اقترح لورد « فارر » Farrer ، وزير التجارة البريطانى ، وضع القناة ، تحت إدارة لجنة أوروبية ، وقال « سوف لاتنتهى المشكلات والمتاعب ، مابقى هذا الطريق الكبير ، في يد شركة خاصة » .

Complications and difficulties, would be endless so long as this great higway of nations remains in the hands of a private company. (١)

وعلى الرغم من سوء نية إنجلترا ، سخرت من دى لسبس الخائن ، وأفهمته أن الباب العالى ، لن يقبل ، ولو من حيث المبدأ ، بيع القناة ، أو إنشاء إدارة دولية، فى بلاده. وأن شركة قناة السويس ليست إلا شركة مصريه ، خاضعة لقوانين مصر وعاداتها ، ومادى لسبس إلا وكيل مفوض من قبل الوالى فى إدارة القناة ، فليست له صفة تخوله عرض هذه الصفقة .

على أن « سير آرنولد ولسون » الذى ذكر هذه التفاصيل فى كتابه عن قناة السويس ، قد وجه اتهاما خطيرا إلى الباب العالى، والخديو اسماعيل،

(١) سير آرنولد ولسون : المرجع السابق ، صفحة ٤٥ .

فادعى أنهما ، عرضا على بريطانيا أن تشترى القناة ، وذلك بواسطة قنصل إنجلترا فى القاهرة ، « جنرال ستانتون » الذى ألح على حكومته ، أن تقبل الصفقة ، وآزره « دوق أرجيل » ولكن وزارة جلادستون ، قد أصمت أذنيها ، ورأت أن تلك العملية ليست إلا صفقة مالية ، وقد سافر دى لسبس إلى لندن لمفاوضة الحكومة البريطانية فى الصفقة ، فرفض لورد جرانفيل مخاطبته فى الموضوع .

ويضيف سير آرنولد ولسون ، الذى تولى فضيحة دى لسبس ، بتلك السطور ، قوله فى جرأة وقحة :

« فى المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٧٢ ، كان ممكنا أن تقوم شركة « بريطانية خاصة بمشترى القناة ، كاقتراح مقابل للاقتراح القائل ببيعها « لجماعة دولية رسمية ، ولكن الاقتراحات ، فى هذا الصدد ، ولا سيما التدبير « الذى أعد لذلك بمعرفة دوق « ساذرلاند ومستر « بندر » ، لم تصادف « تشجيعا من حكومة الأحرار ، وبالرغم من أن وزارة التجارة ، كانت « تستعجل الرقابة الدولية ، فان شيئا من ذلك ، لم يتم . ولولا أن فرنسا قد « جثت على ركبتيها وأفقدتها الحرب ضد ألمانيا نفوذها وهى الحرب التى خاضت « غمارها ، بعد افتتاح القناة مباشرة ، لكان ممكنا أن يكلفنا مسلك حكوماتنا « المتعاقبة ، وعدم اهتمامها بالأمر ثمنا غاليا . ومع ذلك ، فطن ملاحونا « بسرعة إلى أهمية الطريق الجديد . وقد رفع الأميرال ريتشاردز والجنرال « سير « أندرو كلارك » تقريرا إلى الأميرالية ، عن القوة البحرية ، وذلك « فى سنة ١٨٧٠ ، ونبها إلى الأخطار التى تحدث ، فيما إذا وقعت القناة فى يد « دولة بمفردها ، أو فى يد شركة مستقلة . ولكن هذه الآراء ، التى أبداها « خبيران بحريان ، لم تكن بذات قيمة فى نظر حكومة ذلك الوقت » .

وقال « آرنولد ولسون » تفسيرا ، لعدم اقتناص إنجلترا للفرصة ، إن قحة رجال شركة قناة السويس ، وادعاءهم أن القناة قناتهم ، يفعلون بها مايشتهون ، ومخالفتهم العلنية للائحة قياس حمولة السفن ، وإرسال دى لسبس خطابات إلى الأميرالية البريطانية فى إبريل سنة ١٨٧٤ ، يخطرها بأنه أصدر

التعليمات المشددة لموظفى الشركة ، بتحصيل الرسوم طبقا للائحة الشركة ، ومنع من يرفض ذلك من دخول القناة ، وما على السفن التى لاتخضع للشركة إلا أن تسافر ، عبر رأس الرجاء الصالح ، كل ذلك كان له بالغ الأثر على الرأى العام الانجليزى .

وكان دى لسبس فاجرا فى تحديه للقوى والتظاهر بالخروج على القانون، فمثلا كتب لوالى مصر ، يقول ، إنه يرفض الخضوع لسلطانه،أو الاعتراف بالقضاء المصرى ، وإذا اتخذ الوالى ضده إجراءات قانونية ، فانه يضع نفسه تحت حماية فرنسا .

* * *

كانت الخزانة المصرية على حافة الخراب التام ، وقد سقطت الدولة تحت وطأة الانتهازيين والمرابين الأوربيين ، وفى تلك الظروف الرهيبة ، تغيرت السياسة البريطانية ، إذ وثب اليهودى « بنيامين دزرائيلى » إلى كرسى رئاسة الوزارة، وكان وهو خارج الحكم، يتحرق شوقا لخطف القناة من مصر، وهو الخبير بموقع مصر الجغرافى ، وبأهمية القناة ، فقد أقام بمصر ردحا من الوقت فى باكورة حياته ، واتصل بمحمد على فى قصره بشبرا ، وكان يعرض خدماته على السلطان العثمانى ، وحاول أن يكون من رعاياه ، فأخفق وسافر إلى انجلترا ، وهناك شيد بخبثه ودهائه وإجرامه امبراطورية فكتوريا ، وجعل من قناة السويس الحجر الأساسى فى تلك الامبراطورية ، الظالم أهلها .

وكانت شركة قناة السويس ، قد تغلبت شيئا فشيئا ، على أزماتها المالية ، إذ بلغت حمولة البضائع المارة بالقناة فى سنة ١٨٧٢ ، ١٫١٦١٫٠٠٠ طن ، ووصل صافى أرباح الشركة إلى ٢٫٠٧١٫٠٠٠ من الفرنكات ، وارتفع فى السنة التالية حتى أن الشركة دفعت ٥٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك من حساب كوبونات يوليو سنة ١٨٧٠ ، ودفعت فى سنة ١٨٧٤ أرباحا قدرها ١٠٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنكا ، وفى الوقت نفسه بدأت فرنسا تفيق من آثار الهراوة الألمانية ، ودخلت مع روسيا فى مفاوضات ، تناولت ضمن ما تناولته حماية مصالحها فى مصر .

وبينما كانت فرنسا تفيق من سكرتها ، كانت مصر ، عاجزة حيال الأجانب وشياطين المرابين ، وقد بلغت ديونها ٩٨٫٠٠٠٫٠٠٠ من الجنيهات الانجليزية . ويعترف كرومر فى الجزء الثانى من كتابه : مصر الحديثة ، أن قناة السويس كلفت خزانة مصر ستة عشر مليونا من الجنيهات . وكما تأزمت الأحوال فى مصر ، تأزمت فى القسطنطينية ، ووصل السلطان العثمانى إلى حافة الافلاس فى سنة ١٨٧٥ . وكان على والى مصر أن يسدد أقساط الفوائد الربوية والخرافية ، فأغرته بطانته ببيع أسهم مصر فى شركة القناة إلى عصابة من الماليين الفرنسيين ، أو أن يرهن هذه الأسهم ضمانا للحصول على قرض جديد. وما كان فى وسع المرابين الفرنسيين إقراضه بالفائدة التى عرض أن يتحملها وهى ١٨ ٪ ، بغير موافقة الحكومة الفرنسية، وقد طلب إسماعيل أربعة ملايين من الجنيهات ، وبينما كانت المسألة محل أخذ ورد ، تسرب الخبر إلى صحفى انجليزى يقال له « فردريك جرينوود » ، وكان محررا بمجلة « بول مول غازيت » ، وقد سمع الخبر من يهودى من المرابين الذين ظهرت أسماؤهم فى مأساة ديون مصر ، وهو « هنرى اوبنهايم » الانجليزى ، وكان فى الوقت نفسه من أصحاب جريدة « الديلى نيوز » ، فطير « جرينوود » الخبر إلى اللورد دربى ، وزير خارجية انجلترا ، فى وزارة دزرائيلى .

وفى شهر مايو سنة ١٨٧٥ ، كان دزرائيلى قد أوفد يهوديا مثله ، « دانيل روتشلد » إلى باريس لمفاوضة دى لسبس فى صفقة القناة ، التى أخفق فيها من قبل ، مع لورد جرانفيل . ولكن الوقت قد تغير ، ورفض دى لسبس عرض دزرائيلى ، ولذلك لما سنحت فرصة مشترى أسهم مصر فى الشركة ، لم يضيع اليهودى وقتا ، فأبرق لورد دربى إلى قنصل انجلترا بالقاهرة ، برغبة حكومة انجلترا فى مشترى الصفقة فى الحال . وعرض اسماعيل أن يرهن الأسهم ، ورفض العرض ، ولعب كل من نوبار وإسماعيل صديق دورهما ، لقاء الرشـــوة التى حصلا عليها ، وتمت العملية فى سهولة ويسر ، وسلمت الأسهم ، وحملت فى سبعة صناديق مصفحة ، نقلها طراد بريطانى ، واستقبلت

فى مياه انجلترا بمظاهرة عسكرية ، ودخلت خزانتها ، حيث تبيت إلى الآن . وقد استردت انجلترا ، أكثر من ثمن الأسهم ، إذ تعهدت حكومة مصر بأن تدفع لها ٥ ٪ من قيمتها ، لمدة عشرين سنة ، لأن إسماعيل ، كان قد تنازل عن فوائد الأسهم ، تلك المدة فى مقابل امتيازات انتزعها من شركة قناة السويس ، واستردتها الشركة فى ظل الاحتلال ، بغير مقابل ، ومنها تنازلها عن الاعفاء من الرسوم الجمركية ، فى اتفاق سنة ١٨٦٧ ، الذى تقدم الكلام عنه .

ولما أحصيت الأسهم ، تبين أن عددا منها قد سرق ، وأنها تبلغ ١٧٦٫٦٠٢ سهما خصمت قيمة الـ ١٠٤٢ سهما من مبلغ الأربعة ملايين جنيه الذى ارتضت أن تدفعه حكومة انجلترا ، ومع ذلك فان القيمة المدفوعة ، لم تدخل مصر ، بل سددت للمرابين فى الخارج خصما من فوائد قروضهم .

وكنتيجة مباشرة لهذه الصفقة ، نودى بالملكة فكتوريا امبراطورة للهند ، ومنح دزرائيلى لقب لورد بيكونز فيلد ، ونال بيت روتشلد ، سمسرة قدرها مائة ألف من الجنيهات ، وكانت العملية ، خطوة حاسمة نحو احتلال انجلترا لمصر (١) .

* * *

مضاعفة عدد الأسهم فى سنة ١٩٢٤

والعجيب أنه تقرر فى الفرمانات أن تستهلك أسهم الشركة سنويا بطريق الاقتراع ، حتى إذا ما انتهى أجل الالتزام ، فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، تكون الأسهم كلها قد استهلكت .

ولكن الأسهم التى دخلت بنك انجلترا ، قد حبست حتى الآن ، وهذه مخالفة خطيرة ، فوق أن عملية بيع الأسهم للحكومة الانجليزية ، فى الأصل ، كانت عملية مريبة ، اقترنت بالغش والتدليس ، والنصب والاحتيال .

---

(١) تجد مزيدا من التفاصيل عن هذه المأساة فى الجزء الأول من هذا الكتاب .

وأخطر من كل ذلك ، أن الشركة ، استخفت بالاتفاقات ، واستطاعت فى غفلة الزمن ، وبتأييد الاحتلال البريطانى ، وبغير موافقة الحكومة المصرية أن تضاعف عدد أسهمها ، وذلك بأن قسمت السهم سهمين ، فصار حامل السهم ، وسعره الأصلى خمسمائة فرنك يحمل سهمين وسعر السهم ٢٥٠ فرنك ، وهذه اللعبة كانت فى غاية الخبث ولها نتائج يستطيع أن يبينها المتخصصون فى مسائل الأوراق المالية ، وعلى ذلك صار عدد أسهم الشركة ثمانمائة ألف سهم بدلا من أربعمائة ألف سهم .

حملة الأسهم

لا يمكن معرفة حاملى أسهم شركة قناة السويس بسهولة ، ذلك لأن الأسهم لحاملها ، وفيما عدا القدر الذى احتفظت به الحكومة البريطانية لنفسها تحت أقبية بنك انجلترا ، تعتبر الأسهم متداولة فى سوق الأوراق المالية ، ومع ذلك فحامل كل سهم يعض عليه بالنواجذ ، والشائع هو أن الكاثوليك والقسس الفرنسيين يحملون نصيبا كبيرا من تلك الأسهم ، كما أن اليهود قد اشتروا قدرا لا يستهان به ، خصوصا بعد أن وصل سعر السهم فى البورصة إلى رقم خيالى، وليس من السهل مشترى أسهم هذه الشركة . ومعلوم أنه قبل اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، يودع المساهمون أسهمهم بخزانة الشركة، فى باريس ، ويسلمون إيصالات عنها ، ولكن لا يشترك كل المساهمين فى اجتماعات الجمعية العمومية ، وعلى ذلك فليس من السهل معرفة حاملى الأسهم بسهولة ، والمعروف حتى الآن هو أن الكنيسة تحتفظ بعدد كبير من هذه الأسهم ، وقد نشط اليهود فى السنوات الأخيرة فى شراء كل ما يمكن أن يصل إلى أيديهم منها .

ويوجد فى التداول الآن ٤٤٦٫٧٩٦ سهم ، من بين ٨٠٠٫٠٠٠ سهم ، والباقى تحتفظ به حكومة انجلترا فى خزانتها ببنك انجلترا .

وقد نصت المادة ٦٦ من نظام الشركة الأساسى على استهلاك الأسهم ، بالتدريج وطوال مدة الالتزام ، والأسهم التى تستهلك ، تستبدل بأسهم تمتع تعطى لحامليها . وتجرى عملية الاستهلاك ، بطريق القرعة ، بمكتب الشركة الادارى بباريس ، مرة فى شهر ديسمبر من كل سنة . وفى سنة ١٩٤٠ أوقفت هذه القرعة السنوية ، ثم استؤنفت فى ديسمبر سنة ١٩٤٦ ، وأجريت بالنسبة للأسهم التى كان يجب أن تستهلك من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٥ .

وسهم التمتع يعطى لحامله كل الحقوق التى لحامل السهم الأصلى ، فيما عدا الفائدة المضمونة وقدرها ٥ ٪ سنويا .

السندات

عقدت شركة قناة السويس، منذ مولدها ، سلسلة من القروض ، وأولها فى سنة ١٨٦٧ ، وآخرها فى سنة ١٩١٨ ، وبلغت قيمتها ٤٢١٫٠٠٠٫٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

وحينما طلبت الشركة الاكتتاب فى السندات لأول مرة ، أرادت أن تغطى العجز فى ميزانيتها ، ذلك العجز الذى كان نتيجة حتمية لسوء الادارة المالية ، وعدم معرفة أوجه الصرف ، على وجه التحقيق ، وقد استنفد دى لسبس الأموال التى حصل عليها من مصر،وتلك التى جمعها ممن اكتتبوا فى الأسهم،وكانت الشركة مهددة بافلاس محقق ، بعد افتتاح القناة مباشرة ، فنجت من الخراب والدمار وفيما يلى بيان هذه السندات .

ا — سندات ١٨٦٧ — ١٨٦٨ ، قيمة السند ٥٠٠ فرنك ، بفائدة قدرها ٥ ٪ .

طرحت هذه السندات للاكتتاب ، بترخيص من الجمعية العمومية للمساهمين ، وذلك فى أول أغسطس سنة ١٨٦٧ ، وكانت القيمة المطلوبة مائة مليون من الفرنكات ، وذلك لاتمام عملية إنشاء القناة . وقد عرضت

الشركة للجمهور ، في المدة من سبتمبر سنة ١٨٦٧ إلى يوليو سنة ١٨٦٨ من هذه السندات ٣٣٣ر٣٣٣ ، وهي سندات لحاملها بسعر خمسمائة فرنك للسند وبفائدة قدرها ٥ ٪ وتستهلك في مدى خمسين سنة ، بطريق الاقتراع كل ثلاثة أشهر ، وقد بيعت بسعر ٣٠٠ فرنك للسند .

وتم سدادها في سنة ١٩١٩ .

ب — سندات لمدة ثلاثين سنة :

وعقد قرض آخر قيمته عشرين مليونا من الفرنكات ، بموجب قرار من الجمعية العمومية للمساهمين في ٢٠ يوليو سنة ١٨٧١ . وكان مركز الشركة المالى وقتئذ غاية في السوء والخطورة . إذ عجزت الشركة عن سداد فائدة الأسهم المضمونة في عقد التأسيس ، كما عجزت عن سداد فائدة القرض السالف الذكر . وقد قسم القرض الجديد ، ومدته ثلاثين سنة إلى ٢٠٠ر٠٠٠ سند، بسعر السند ١٢٥ فرنكا ، وبفائدة قدرها ٨ ٪ ،وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من سنة ١٨٧١ ، وقد فشلت الدعوة للاكتتاب فشلا ذريعا ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات أى خمسين ألف سند ، ولكن أحد كبار مساهمى الشركة واسمه «جول ليبودى» Jules Lebaudy أنقذها من الافلاس ، إذ اكتتب هذا الرأسمالى بمفرده في سبعين ألف سند أخرى ، واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية ، وقد بارت في يدها ، وألغتها في سنة ١٨٧٩ ، حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة قدرها ٣ ٪ .

وقد تم استهلاك سندات هذا القرض الثانى في سنة ١٩٠١ .

ج — قرض عن الكوبونات المتأخرة :

في سنة ١٨٧٤ ، أعطت الشركة لأصحاب الكوبونات المتأخرة ، والتى لم تقدر على سدادها ، سندات بمبلغ ٣٤ مليون فرنك .

د — سندات الـ ٣ ٪ ، قيمة السند ٥٠٠ فرنك من سنة ١٨٧٩ إلى

سنة ١٩١٦ وطرحت الشركة ثلاثة أنواع من السندات ، بمقدار ٥٠٠ فرنك للسند ، بفائدة قدرها ٣ ٪ ، يدفع نصفها فى أول مارس والآخر فى أول سبتمبر ، وبشروط متنوعة ، وذلك فيما بين سنتى ١٨٧٩ و ١٩١٤ .

النوع الأول : ٧٣٠٠٢٦ سندا ، تسدد فى المدة من ١٨٨٥ إلى سنة ١٩٣٤ ، بطريق السحب ، بأسعار متغيرة ، ومقدار هذا القرض ٢٧ مليون فرنك ، وقد طرحت السندات للاكتتاب ، طبقا لقرارات الجمعية العمومية الصادرة فى ٢٨ مايو سنة ١٨٧٩ و ٦ يونيو سنة ١٨٨٢ .

النوع الثانى : ٢٣٨٫٩٦٤ من السندات ، وقد عرضت بأسعار تتفاوت بين ٤٠٥ و ٤٨٠ من الفرنكات، وذلك فى المدة من سنة ١٨٨٧ إلى سنة ١٩٠٢، وبلغت قيمة القرض مائة مليون من الفرنكات ، وتستهلك بطريق السحب السنوى ، لمدة ٧٥ سنة ، من سنة ١٨٨٧ إلى سنة ١٩٦١ .

النوع الثالث : قرض قدره ٣٠٫٤٨٥٫٠٠٠ فرنك مقسم على سندات قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٣ ٪ ، وقد طرحت فى المدة من سنة ١٩٠٩ إلى سنة ١٩١٤ بأسعار تفاوتت بين ٣٦٠ و ٤٧٥ للسند ، على أن تستهلك فى مدى ٥٣ سنة تنتهى فى سنة ١٩٦١، واحتفظت الشركة لنفسها بالحق فى استهلاكها، قبل هذا التاريخ ، إذا رأت ذلك ، فى أى وقت .

ا — سندات بخمسمائة فرنك بفائدة ٥ ٪ من سنة ١٩١٥ إلى سنة ١٩١٨

وثمة قرض أخير عقدته شركة قناة السويس ، وقيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ ، يسدد نصفها فى أول فبراير، والنصف الآخر فى أول أغسطس ، ومقدار هذا القرض ١١٩٫٥٠٠٫٠٠٠ من الفرنكات ، وقد طرحت الدفعة الأولى من هذا القرض فى سنة ١٩١٥ بسعر ٤٥٠ فرنكا للسند.

وتنازلت الشركة عن الدفعتين التاليتين للحكومة الفرنسية اكتتابا منها فى سندات الدفاع الوطنى ، وطرحت للجمهور فى سنة ١٩٢٢ ، وقد أصدرت

الدفعة الثانية فى أغسطس سنة ١٩١٦ ومقدارها مائة مليون فرنك بسعر ٥ر٤٨٤ فرنكا للسند وأصدرت الدفعة الثالثة فى فبراير سنة ١٩١٨ بسعر ٤٩٥ فرنكا .

واحتفظت الشركة بحق استهلاك هذه السندات بالسحب بطريق القرعة ، أو بمشتراها من البورصة ، أو بسدادها فى أى وقت ابتداءا من أول يناير سنة ١٩٣١ ، على أن يتم الاستهلاك فى سنة ١٩٤٥ . وفعلا تم استهلاكها فى ١٦ يوليو سنة ١٩٤٥ .



الفصل الخامس

ميزانيات الشركة

تتمتع شركة قناة السويس ، بحالة من الرخاء ، لاتضاهيها حالة أية مؤسسة فى العالم ، فهى تغترف خزائن من الذهب ، بلا مقابل ، يوازى بعض ماتحصل عليه. ويهمنا أن نبين هذه الحقيقة بالأرقام، من واقع سجلات الشركة ، والميزانيات التى نشرتها ، منذ ابتداء الاستغلال حتى الآن .

ويتألف رأسمال الشركة الآن من ثمانمائة ألف سهم ، ويقدرون قيمة السهم بمبلغ ٢٥٠ فرنك من الذهب ، أى أن رأس المال مائتى مليون فرنك من الذهب ، وهذا هو البيان الوارد فى ميزانيات الشركة الأخيرة ، ويوجد من هذه الأسهم فى التداول ٤٣٧٫٠٠٢ سهم والباقى ومقداره ٣٦٢٫٩٩٨ محبوس فى خزانة بنك إنجلترا ومملوك للحكومة البريطانية .

ويتجاوز دخل الشركة الآن فى العام الواحد ثلاثين مليونا من الجنيهات المصرية ، وهى لم تصل إلى هذا المركز طفرة ، ولكنها مرت بمراحل مختلفة ، يهمنا أن نستعرضها فى إيجاز ، لنلق ضوءا على مركزها المالى ، ولنبين إلى أى مدى امتزجت هذه الشركة بحكومة انجلترا ، حتى لتكاد تصبح فرعا من فروعها .

بدأ تغلب الشركة على أزماتها ، وانتعاشها المالى ، فى سنة ١٨٧٥ ، إذ كان فى ميزانيتها فائض من الربح ، بعد الوفاء بالتزاماتها المختلفة ، وطبقا لنظام الشركة الأساسى، الذى صدر به فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، تقرر أن يوزع صافى الايراد ، بنسبة ٧٠ ٪ للمساهمين الأصليين ، وتنال الحكومة المصرية ١٥ ٪ ، وهى حصتها المقررة بنص فرمان الالتزام ، و ١٠ ٪ للمؤسسين ،

الذين سيأتى الكلام عنهم ، و ٣ ٪ تعدلت إلى ٢ ٪ لأعضاء مجلس الادارة و ٢ ٪ لعمال الشركة وموظفيها للاعانات والمعاش ، مما سيأتى الكلام عنه .

وفى هذا البحث ، تواجهنا مشكلات أهمها :

أولا — بيان صافى الايراد الذى يصح أن نسميه ربحا ، فالأعمال التى تقوم بها الشركة ليست أعمال بيع وشراء ، تستهدف لمخاطر السوق ، وتحتمل الربح أو الخسارة ، ولكن إيراداتها عبارة عن رسوم تفرض وأموال تجبى ، فكيف نستطيع أن نعرف صافى الايراد الذى تسميه الشركة ربحا ، وما الذى يجوز لها أن تخصمه ، من الدخل العام ، وما الذى لا يجوز لها أن تستبعده من هذا الدخل ، فان استبعدته مخالفة نصوص القانون ، أو العقود ، تكون مسئولة أمام المستحقين وتلتزم برده إليهم ؟

ثانيا — من هم هؤلاء الذين تسميهم الشركة مؤسسين ، وتدفع لهم ولورثتهم ومن تلقوا الحقوق عنهم العشرة فى المائة ، وهل هذا الدخل صحيح أم باطل ، وفى حالة البطلان ، ما هو حكم القانون ؟

ثالثا — ما الذي جرى ، لحصة الحكومة المصرية ، وقدرها ١٥ ٪ من صافى الدخل ، وما نصيب الحكومة المصرية من إيراد القناة ، ونسبته بالنسبة لما تحصل عليه الشركة ، وبالنسبة لما تحصل عليه حكومة انجلترا ، وماذا خسرت مصر ، وماذا أصابت ماليا من قناة السويس .

ولكننا نرانا بحاجة لتحليل مركز الشركة المالى وميزانياتها ، قبل أن نتناول تلك المسائل الدقيقة ، التى أفردنا لها الفصل التالى .

* * *

تتألف ميزانية الشركة ، من عنصرين :

أولا — تكاليف القناة ، وتوابعها ، فيما تدعيه الشركة نفسها .

ثانيا — الجرد Inventaire ، مبينا فيه الدخل والمنصرف ، وصافى الايراد .

أما عن تكاليف القناة، فقد فصلتها الشركة، طبقا للمادة ٦٠ من النظام الأساسى، على النحو الآتى :

حفر وتطهير بالكراكات، ونقل وردم	٢١٨٫٦٥٦٫٠٠٠	فرنك ذهب
أرصفة بورسعد (حواجز الأمواج)	١٤٫٢٠٩٫٠٠٠	« «
أرصفة السويس (حواجز الأمواج)	١٫٢٤٣٫٠٠٠	« «
قواعد الضفتين الصخرية	٧٢٣٫٠٠٠	« «
أعمال إضافية	٦٫٣٨٣٫٠٠٠	« «
مصاريف عمومية	٤٥٫٧٨٦٫٠٠٠	« «
متنوعات	٤٫٠٠٠٫٠٠٠	« «
	٢٩١٫٠٠٠٫٠٠٠	فرنك ذهب
أرباح للمساهمين	٦٧٫٠٠٠٫٠٠٠	« «
نفقات مبان وفوائد السندات وغيرها	٧٥٫٠٠٠٫٠٠٠	« «
	٤٣٣٫٠٠٠٫٠٠٠	« «

ونظرة عابرة للبيان المتقدم تكفى لاظهار اللعب والغش، وإلا فما معنى قولهم مصاريف عمومية، وإضافة مبلغ يصل إلى حوالى ستة وأربعين مليونا من الفرنكات الذهب أى بضعة ملايين من الجنيهات بغير مفردات ويسمى مصاريف عمومية، وفيم أنفقت هذه الملايين، وكيف يجوز أن يجهل هذا البند الضخم، وهو يبلغ ثلاثة أضعاف ما أنفق فى أرصفة مينائى بورسعيد والسويس ؟!

وأكثر من ذلك، يتضح تكرار هذا البند، وإلا فما الفرق بين مصاريف عمومية، ومتنوعات، وقد وضعوا فى بند متنوعات أربعة ملايين من الفرنكات الذهب، وهو مبلغ لايستهان به، وماهى تلك المتنوعات ؟!

وبعد كل هذا أضافوا ٦٧ مليونا من الفرنكات الذهب سموها فوائد

للمساهمين ، و٧٥ مليونا من الفرنكات الذهب ، قالوا إنها تكاليف مبان وفوائد سندات ومتنوعات ، والكلمة الأخيرة تحمل على مزيد من الريبة(١) .

ولو فحصت هذه الميزانية ، لتبين أن الشركة لم تنفق على القناة ومداخلها أكثر من ٢٥٠٫٠٠٠٫٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

وقد حصلت الشركة من اسماعيل ، طبقا لحكم نابليون الثالث على مبلغ ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ من الجنيهات المصرية ، وهو يوازى بالعملة الفرنسية ٨٤٫٠٠٠٫٠٠٠ من الفرنكات الذهب . ومجموع ماابتزه دى لسبس من خزانة الحكومة المصرية قد بلغ ٣٥٢٫٨٢٧٫٠٩٧ من الفرنكات الذهب ، أى أنه تجاوز ماأنفقته الشركة ! !

وقد أضافت الشركة ، لتلك الأكلاف ، التى ادعتها ، المبالغ التى أنفقتها فى أعمال التحسين ، وكانت تعيد النظر فى هذه الأرقام كلما تكلفت أموالا فى هذا السبيل ، وفى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٤، قدرت تكاليف القناة وتوابعها بمبلغ ٩٥١ مليون من الفرنكات الذهب ، وقالت بصدد هذا التقدير ، إن الرقم المشار إليه يتألف من ٢٠٠ مليون فرنك ذهب ، رأسمال الشركة ، ٤٢٣ مليونا حصلت عليها فى فترات مختلفة بالاقتراض وطرح السندات فى الاكتتاب ، و٣٢٨ مليونا أنفقتها مما حصلت عليه فى دخلها السنوى ، وتجاهلت الشركة مئات الملايين التى تحملتها خزانة الدولة المصرية ، ولم تذكرها قط فى ميزانياتها .

وللكلام عن العنصر الثانى فى الميزانيات ، وهو الذى يبين الدخل والمنصرف ، نبين ذلك فى عدة مراحل ، من واقع ميزانيات الشركة :

فى المرحلة الأولى من سنة ١٨٧٠ إلى نهاية سنة ١٨٨٣

أى منذ افتتاح القناة ، إلى أن تمت سيطرة الحكومة البريطانية على الشركة ، فى أعقاب الاحتلال :

---

(١) الأرقام التى نشرناها فى هذا الكتاب ، منقولة عن ميزانيات الشركة ، ومن مطبوع باللغة الفرنسية ، وضعه لحساب الشركة ، « كرستيان فنك برتانو » بعنوان « شركة قناة السويس » .

الدخل (الوحدة ألف فرنك ذهب)	
رسوم بضاعة	٤٠٩ر١٤٢
« ركاب	١١ر٤٣٥
متنوعات	٣١ر٦٣٩
المجموع	٤٥٢ر٢١٦
يضاف إليه مبالغ حصلتها من مصادر أخرى	٢٨ر٠٩٠
	٤٨٠ر٣٠٦

أعنى ٤٨٠ر٣٠٦ر٠٠٠ من الفرنكات الذهب.

المنصرف (الوحدة ألف فرنك ذهب)		
مصاريف إدارة	١٥ر٢٥٤	(فى ألف فرنك ذهب)
نفقات الترانزيت	٢٣ر٤٨٩	فرنك ذهب
« صيانة	٣٠ر٩٧٤	» »
أراض ومياه	١٣ر٣٢٠	» »
فوائد سندات	١٦١ر٠٨٨	» »
حصص المساهمين	١٢١ر٥٤٧	» »
احتياطى	٦ر٢٣٥	» »
ربح فائض	١١٨ر٤٨٣	» »
المجموع	٤٩٠ر٣٩٠ر٠٠٠	» »

ويضاف إلى النفقات مبلغ حمل على رأس المال ، فى ميزانية سنة ١٨٧٠/ ١٨٧١ وهو ١٢ر٢٣٢ر٠٠٠ فرنكا ذهبا ، ثم احتفظت الشركة تحت باب Fonds special بمبلغ ٢ر١٤٨ر٠٠٠ لتجعل المجموع يوازى الدخل الكلى وهو ٤٨٠ر٣٠٦ر٠٠٠ من الفرنكات الذهب .

ويجب أن يلاحظ أن البند الخاص بأرباح المساهمين الأصليين، وهو بنسبة ٥ ٪ من قيمة السهم الأصلية ، هو ذلك الربح المضمون بنص عقد تأسيس الشركة ، وهو يحسب ضمن المصاريف ، فى ميزانية الشركة ، وأما الربح الفائض فهو صافى الربح ، وقد بلغ فى تلك المرحلة ، ١١٨ر٤٨٣ر٠٠٠ فرنكا ذهبا ، ووزع كالآتى :

المساهمون بنسبة ٧١ ٪ (٤٤ ٪ من هذا لحكومة انجلترا)	٨٤ر١٢٢ر٠٠٠	فرنك ذهب
حصة الحكومة المصرية بنسبة ١٥ ٪ (بيعت للشركة المدنية من سنة ١٨٨٠)	١٧ر٧٧٤ر٠٠٠	فرنكا ذهبا

الذين يسمونهم مؤسسين بنسبة ١٠ ٪	١١ر٨٤٧ر٠٠٠	»	» »
مجلس الادارة بنسبة ٢ ٪	٢ر٣٧٠ر٠٠٠		» »
معاش العمال والموظفين بنسبة ٢ ٪	٢ر٣٧٠ر٠٠٠		» »
المجموع	١١٨ر٤٨٣ر٠٠٠		» »

وكان نصيب السهم من الربح الفائض فى سنة ١٨٧٥ وبمقدار ٨ر١ من الفرنك الذهب ، وبلغ فى سنة ١٨٨٣ أى بعد الاحتلال مباشرة .

وأهم أبواب إيراد الشركة فى تلك المدة ، هى حركة البضائع ، وقد بلغت فى سنة ١٨٧٠ بالطن المترى ٤٣٧ر٠٠٠ طنا ، وفى سنة ١٨٧٢ وصل هذا الرقم إلى ١ر١٦١ر٠٠٠ طنا ، وفى سنة ١٨٨٠ بلغ ٣ر٠٥٧ر٠٠٠ طنا ، وفى سنة ١٨٨١ وصل إلى ٤ر١٣٧ر٠٠٠ طنا ، وفى سنة ١٨٨٢ ارتفع إلى ٥ر٠٧٥ر٠٠٠ طنا ، ووصل فى سنة ١٨٨٣ إلى ٥ر٠٧٥ر٠٠٠ من الأطنان . وكانت نسبة البضائع الانجليزية من تلك الحمولة ٤ر٦٦ ٪ فى سنة ١٨٧٠ و ٨ر٧١ ٪ فى سنة ١٨٧١ و ٩ ر٨٢ فى سنة ١٨٨١ و٣ر٨١ ٪ فى سنة ١٨٨٣ وقد نقلت انجلترا من استراليا فى تلك الفترة قدرا كبيرا بلغ ٤٦ر٠٠٠ طنا فى سنة ١٨٧٨ ٤٨٩ر٠٠٠ طنا فى سنة ١٨٨٣ .

المرحلة الثانية من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩١٤

منذ سنة ١٨٨٤ ، لم تعد إدارة الحركة فى القناة ، وقفا على شركة دى لسبس الاستعمارية ، بل دخلت تحت كنف حكومة انجلترا المحتلة ، التى فاوضتها فى تغيير جهازها الادارى ، بما يكفل الوصاية البريطانية كما فاوضتها فى خفض الرسوم لحساب أصحاب شركات الملاحة البريطانية ، وادعت انجلترا أنها تحمل النصيب الأكبر من الأسهم ، وأنها لذلك تفعل ما يحلو لها (١) .

(١) راجع الصحيفة ١١١ من كتاب سير آرنولد ولسون ، قناة السويس ، فى الماضى والحاضر والمستقبل طبعة سنة ١٩٣٩ .

وفيما يلى جدول يبين أرباح الأسهم ، المضمونة بنسبة ٥ ٪ مضافا إليها الفائض ، وذلك فى مدى ثلاثين سنة ، مع ملاحظة أن الأسهم ، كانت فى تلك المدة ، معفاة من أية ضريبة .

السنة	أرباح السهم الواحد		رسوم المرور عن الطن الصافى
	بالفرنك	النسبة المئوية	
١٨٨٣	٨٨ر٦٥٧	١٧ر٧٣١	١٠ر٥٠ فرنك ذهب
١٨٨٤	٨٧ر٢٥٢	١٧ر٤٥٠	١٠ر٠٠ » »
١٨٨٥	٨٥ر٤٠٥	١٧ر٠٨١	٩ر٥٠ » »
١٨٨٦	٧٥ر٣٣٥	١٥ر٠٦٧	» » »
١٨٨٧	٧٨ر٣٢٥	١٥ر٦٦٥	» » »
١٨٨٨	٨٤ر٤٧٨	١٦ر٨٩٦	» » »
١٨٨٩	٨٥ر٨٩٤	١٧ر١٧٩	» » »
١٨٩٠	٨٦ر٧٥١	١٧ر٣٥٠	» » »
١٨٩١	٨٧ر١٥٠	١٧ر٤٣٠	» » »
١٨٩٢	٩٢ر٣٦٦	١٨ر٤٧٣	» » »
١٨٩٣	٩٠ر٣٧٣	١٨ر٠٧٥	» » »
١٨٩٤	٩٠ر٠٠٠	١٨ر٠٠٠	» » »
١٨٩٥	٩٢ر٥٠٠	١٨ر٥٠٠	» » »
١٨٩٦	٩٢ر٥٠٠	١٨ر٥٠٠	» » »
١٨٩٧	٩٠ر٠٠٠	١٨ر ٠٠	» » »
١٨٩٨	١٠٠ر٠٠٠	٢٠ر ٠٠	» » »
١٨٩٩	١٠٨ر٠٠٠	٢١ر٦٠٠	» » »
١٩٠٠	١٠٨ر٠٠٠	٢١ر٦٠٠	» » »
١٩٠١	١٢٥ر٠٠٠	٢٥ر ٠٠	» » »
١٩٠٢	١٢٥ر٠٠٠	٢٥ر ٠٠	» » »
١٩٠٣	١٢٦ر٠٠٠	٢٥ر ٠٠	٨ر٥٠ » »

ومن الجدول المتقدم يتبين أن السهم الواحد حقق ابتداء من سنة ١٩٠١ ربحا صافيا قدره خمسة وعشرين فى المائة فى السنة ، ولذلك بدأت الشركة

تطبق الاتفاق الذى أبرمته مع حكومة انجلترا ، من وراء ظهر الحكومة المصرية ، وبغير سند قانونى ، وذلك بخفض الرسوم تدريجيا حتى تنزل إلى خمسة فرنكات ذهب للطن الواحد من البضاعة . وقد سعى رئيس مجلس إدارة الشركة وقتئذ سعيا حثيثا ، لدى الحكومة البريطانية ، لتتنازل عن شرط خفض الرسوم ، المشار إليه ، ولما سئلت اللجنة الاستشارية البريطانية ، وافقت على طلب الشركة ، واقترحت أن يوضع شرط جديد مفاده أن كل تخفيض فى الرسوم ، يجب أن تسبقه زيادة فى الحصة التى توزع على المساهمين » ، ويرى « سير آرنولد ولسون (١) » أن حكومة انجلترا قد أخطأت فى سنة ١٨٨٣ ، إذ لم تتمسك بالسابقة التى قررها « سير جون ستوك » فى سنة ١٨٧٦ ، حينما استوجب حدا أدنى ينفق سنويا فى أعمال التحسين ، وادعى ولسون أن لجنة لندن الاستشارية ، قد قبلت التعديل المشار إليه ، فى اتفاق سنة ١٨٨٣ أملا فى الصرف ، على أعمال التحسين . ويبدو من هذا أن حكومة انجلترا ، بعد أن استقر احتلالها لمصر أصبحت تضع فى المحل الأول العناية بالقناة ، التى تستخدم لصالح مواصلاتها الامبراطورية ، قبل أى اعتبار آخر .

وفيما يلى بيان ببعض مصاريف التحسين ، فى بعض السنوات :

السنة	نفقات التحسين	النسبة المئوية من الدخل
١٨٨٤ — ١٨٩٣	٩٤٫٦٥٥٫٠٠٠ فرنك	٩٫٤٦٥ ٪
١٨٨٤ — ١٨٩٤	« ٣٢٫٦٩٧٫٠٠٠	٣٫٦٩٧ ٪
١٩٠٤ — ١٩١٣	« ٨٢٫٥١٥٫٠٠٠	٨٫٢٥٢ ٪

ومن الجدول المتقدم يتضح أن النفقات فى المدة من سنة ١٩٠٤ إلى سنة ١٩١٣ ، كانت أقل منها فيما بين سنتى ١٨٨٤ و ١٨٩٣ .

وقد تدخلت غرفة الملاحة البريطانية بلندن ، لدى الحكومة البريطانية ، مصرة على خفض الرسوم ، وقد جاء فى تقرير مجلس هذه الغرفة لسنة ١٩٠٥

(١) سير آرنولد ولسون : المرجع السابق ، ص ١١٢ .

ما نصه : « تناول مجلسكم فى تقاريره السنوية ، فى الثلاثة أعوام الأخيرة ، المراحل المختلفة لما دار بينه وبين شركة قناة السويس ، فى موضوعات (١) فرض رسوم مرور بقناة السويس ، على المساحات المقفلة جزئيا (٢) عدم ارتياحه لطبيعة تشكيل لجنة لندن لقناة السويس (٣) الزيادة الباهظة فى الأرباح التى وزعت على المساهمين ، خلافا لاتفاق لندن ، المبرم فى سنة ١٨٨٣ ، بين مسيو شارل دى لسبس ، وأصحاب السفن البريطانيين » .

وأرسلت غرفة لندن الملاحة ، كتابا مؤرخا فى ١٥ مارس سنة ١٩٠٤ إلى وزارة التجارة البريطانية ، وجاء فيه : « فى سنة ١٨٨٣ ، كانت نسبة الرسوم التى ندفعها عن المرور فى قناة السويس ، إلى ماربحنا ، من إيجار البواخر ، أقل مما هى عليه الآن . ومن الممكن أن تدفع السفينة التى تحمل فحما حجريا إلى ميناء من الموانى الواقعة شرق القناة ، نصف دخلها ، وتنفق ربع مكافأتها كرسوم مرور بالقناة ، وقد اهتم لورد « لانسداون » Lansdowne وزير خارجية انجلترا بشكوى الغرفة المشار إليها ، واجتمع برجالها ، فى ٩ فبراير سنة ١٩٠٥ ، لتدارس الموقف ، وبعث وزير خارجية انجلترا إلى غرفة الملاحة بلندن كتابا مؤرخا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٥ ، وجاء فيه :

« فيما يتعلق بالملاءمة بين أرباح القناة ، ورسوم المرور ، أرجو إحاطتكم ، « أن برنامج لندن فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، الذى لم تشترك فى وضعه حكومة « صاحبة الجلالة البريطانية ، يتضمن عدة عروض من جانب المسيو « دى لسبس ، ويتضح من ديباجة هذا البرنامج أن الاثنى عشرة نقطة ، التى « يتألف منها الاتفاق ، لاتعدو أن تكون وجهات نظر مطلوب تحققها لادارة « القناة مستقبلا » .

« ومهما كانت طبيعة ذلك الاتفاق ، فقد استفتى رئيس مجلس إدارة « الشركة لجنة لندن فى سنة ١٩٠٠ ، واتفق الرئيس واللجنة ، وهم ممثلو « الطرفين الأصليين ، ورأوا بالاجماع أن البند الثامن من الاتفاق المشار إليه ، « والقائل بأن كل زيادة فى الربح عن ٢٥ ٪ ، تقابل تخفيضا فى الرسوم ،

« إلى أن تصل إلى خمسة فرنكات للطن ، هذا الشرط شديد الوطأة ، ولا يجوز « التمسك به .

« وطبقا للحل الذى قبله أعضاء مجلس الادارة البريطانيون ، يجب أن « يسبق كل تخفيض فى الرسوم زيادة فى ربح الأسهم . ولا يرى وزير خارجية « انجلترا ، أن هذا الحل يجافى المصالح البريطانية ، إذ أنه يغرى الشركة ، « باجراء تحسينات ، يكون من شأنها زيادة الحمولة المارة بالقناة ، وهو الأمر « الذى لم يتضمنه الاتفاق الأصلى » .

وتمشيا مع سياسة حكومة انجلترا ، اضطرت غرفة الملاحة بلندن ، لأن تذعن وتسلم بأن اتفاق سنة ١٨٨٣ ، المسمى ببرنامج لندن ، لم يكن إلا وعودا ، وأن الشركة لها الحق قانونا فى أن تفرض عشرة فرنكات كرسم مرور عن الطن من البضاعة ، ومع ذلك قالت وزارة الخارجية البريطانية إن الفرمان الصادر من والى مصر بالتزام الشركة ، لم يذكر ما إذا كانت العشرة فرنكات ذهبا ، أو فضة أو ورقا ، وكلمة « بشرط ألا يتجاوز » ، تفيد إباحة خفض الرسوم ، وقد درجت غرفة الملاحة البريطانية بلندن ، على معالجة الأمر مع الشركة بالطرق الدبلوماسية ، وذلك لمفاداة الأزمات الحادة ، إذا فرضت حكومة انجلترا مشيئتها بصورة علنية ، كما حدث فى السنوات ، ١٨٧٣ ، و ١٨٨٣ و ١٩٠٤ و ١٩٣١ ، فغضب المساهمون الفرنسيون .

ويستفاد مما تقدم ، أن الحكومة البريطانية ، وبتعبير أدق ، وزارة الخارجية البريطانية ، هى صاحبة اليد العليا فى هذه المسألة ، وأن هذه الحكومة ، تقدم مصالح الملاحين الانجليز ، الذين يكفلون بقاء سيطرتها على طيبات الشرق ، وخيرات المستعمرات ، على نصيب الحكومة البريطانية فى أرباح الأسهم ، ونفهم أيضا أن حكومة انجلترا قد سلمت بأن الفيصل فى الخلاف هو فرمان التزام الشركة ، وبالتالى تكون الحكومة المصرية ، هى المرجع الأخير ، فى تقرير قيمة الرسوم ، وهل تكون الفرنكات ذهبا أم فضة أم ورقا ، ولا يجوز أن تخفض الرسوم بغير موافقتها ، لأنها إذا كانت

كما يقول الانجليز ، قد أباحت التخفيض كمبدأ ، إلا أنها هى التى تفصل فى كل حالة ، على حدة ، وطبقا للاعتبارات التى تراها . ومع ذلك أغفلت الشركة وجود الحكومة المصرية ، ولم ترجع إليها قط .

والجدول التالى ، يبين أرباح الأسهم ، فى المدة من سنة ١٩٠٤ إلى سنة ١٩١٣ :

السنة	حصة السهم بالفرنك	النسبة المئوية	رسم المرور للطن الواحد بالفرنك
١٩٠٤	١٤١	٢٨ر٢	٨ر٥٠
١٩٠٥	١٤١	٢٨ر٢	٨ر٥٠
١٩٠٦	١٤١	٢٨ر٢	٧ر٧٥
١٩٠٧	١٤١	٢٨ر٢	٧ر٧٥
١٩٠٨	١٤١	٢٨ر٢	٧ر٧٥
١٩٠٩	١٥٠	٣٠ر—	٧ر٧٥
١٩١٠	١٥٨	٣١ر٦	٧ر٧٥
١٩١١	١٦٥	٣٣ر—	٧ر٧٥
١٩١٢	١٦٥	٣٣ر—	٦ر٧٥
١٩١٣	١٦٥	٣٣ر—	٦ر٧٥

ومن تلك الأرقام ، يتبين أن ربح السهم قد ارتفع حتى بلغ ٣٣ ٪ من قيمته ، ولم تكن تخفض الرسوم بنفس النسبة .

* * *

فى المدة من سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩١٣ بلغت إيرادات الشركة ٢٫٨٦٧٫٠٢٢٫٠٠٠ من الفرنكات ، ومن واقع ميزانيات الشركة ، يتبين أنها أنفقته على الوجه الآتى :

مصاريف الادارة ٩٣٫٧٥٥٫٠٠٠ من الفرنكات ، ومصاريف قسم الترانسيت ٥٣٫٣٤٣٫٠٠٠ فرنك ، ومصاريف الصيانة ١٠٥٫٩٢٩٫٠٠٠ فرنك

والأراضى والمياه الخ بلغت نفقاتها ٣٨٫٤٦٥٫٠٠٠ فرنك ، فتكون النفقات الاجمالية فى تلك المدة قد بلغت ٢٩١٫٤٩٢٫٠٠٠ من الفرنكات والباقى وقدره ٢٫٥٧٥٫٥٣٠٫٠٠٠ وزع على حاملى الأسهم والسندات واحتفظت به الشركة احتياطيا ، وبقسمة هذا المبلغ على رأسمال الشركة وقدره مائتى مليون فرنك تكون الشركة قد حققت فى هذه الفترة وحدها أرباحا بلغت أضعاف رأس المال اثنى عشرة مرة .

المرحلة الثالثة من سنة ١٩١٤ — ١٩٣١

ومما لاشك فيه أن إيراد القناة ، قد هبط فى سنوات الحرب العالمية الأولى من سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩١٨ ، كما يظهر من الجدول الآتى :

السنة	الوزن الصافى والوحدة ألف طن	المسافرون والوحدة ألف مسافر	رسوم المرور والوحدة ألف فرنك	رسوم المسافرين والوحدة ألف فرنك	فئة الرسوم عن الطن الصافى	حصة السهم فى الأر… نقدا	النسبة المئ…
متوسط من ١٩١١ الى ١٩١٣	١٩٫٥٤٥	٢٧٥	١٢٨٫٩٨٥	٢٫٦٣٥	٦٫٧٥	١٦٥	٪ ٣٣
١٩١٤	١٠٫٤٠٩	٣٩٢	١١٧٫٣٠٧	٣٫٧٣٥	٦٫٢٥	١٢٠	٪ ٢٤
١٩١٥	١٥٫٢٦٦	٢١١	٩٠٫٢٨١	٢٫٠٠٥	٦٫٢٥	١٢٠	٪ ٢٤
١٩١٦	١٢٫٣٢٥	٢٨٣	٧٦٫١٢٠	٢٫٨٠٢	٦٫٧٥ (أول أبريل) ٧٫٢٥ (أول سبتمبر)	٩٠	٪ ١٨
١٩١٧	٨٫٦٩	١٤٢	٦١٫٠٧٦	١٫٤١٥	٧٫٧٥ (أول يناير) ٨٫٥٠	٦٥	٪ ١٣
١٩١٨	٩٫٢٥٢	١٠٦	٧٩٫٣٤٠	١٫٠٥٠	٨٫٥٠	١٩٢	٪ ٢٠
١٩١٩	١٦٫٠١٤	٥٢٨	١٣٦٫٠٧٠	٥٫١٦٤	٨٫٥٠		٪ ٣٨٫٤ ورقا ٪ ٢٨٫٦ ذهبا

ويتضح من الجدول المتقدم أن أرباح المساهمين في سنوات الحرب ، لم تنقص عن ١٣ ٪ ، وهي أسوأ سنة ، ووصلت إلى ٣٣ ٪ في سنة ١٩١٤ وأما في سنة ١٩١٩ فقد حسبوا الفائدة بسعر الورق فبلغت ٣٨٫٤ ٪ وبسعر الذهب بلغت ٢٨٫٦ ٪ ، إذ كان سعر الفرنك الورق بالنسبة للفرنك الذهب في سنة ١٩١٩ بنسبة ٧٤٫٦١ ٪ ، ولم تتوقف الحركة في القناة طوال سنوات الحرب العالمية الأولى ، إلا يوما واحدا ، وقد كان جل ما تحمله السفن عتادا حربيا ، وتموينا لجيوش حلفاء الغرب ، وقوات عسكرية . وفي سنة ١٩١٩ ارتفع عدد المسافرين بدرجة محسوسة ، وذلك بسبب عودة المحاربين إلى أوطانهم . ويلاحظ أيضا أنهم أعادوا تعريفة المرور إلى ما كانت عليه في سنة ١٩٠٣ — ١٩٠٥ ، ليكفلوا للمساهمين ربحا لا بأس به ، وقد بلغ متوسطه في المدة من ١٩١٤ إلى ١٩١٩ بنسبة ٢١٫٧ ٪ بسعر الذهب ، وفيما يلي بيان بميزانية الشركة ، عن مدة الحرب :

الايرادات (بالفرنك الذهب)		المصروفات (بالفرنك الذهب)	
الوحدة ألف فرنك ذهب		الوحدة ألف فرنك ذهب	
رسوم بضائع	٥٦١٫٠٩٤	إدارة	١٧٫٦٨٣
« مسافرين	١٦٫١٧١	ترانسيت	٣٢٫٢٥٨
« أخرى	١١٫٨٨٩	صيانة	٣٤٫٧٦٩
المجموع	٥٨٩٫١٥٤	أراضي ومياه ... الخ	١١٫١١٦
فرق عملة واكتتاب وغيره	٥٩٫٣٩١	فائدة السندات	١١٠٫٦٠٥
إيراد أملاك	١٫٠٥٣	حصة الأسهم	٨٤٫٢٧٨
موارد أخرى	١٢٫٤٩٢	احتياطي	٢٧٫٠٠٠
من الاحتياطي الخاص:	٦٫٥٠٠	فائض الربح	٣٥٠٫٤٣٣
تابع ما قبله	٦٠	تابع ما قبله	٥٠٨
المجموع	٦٦٨٫٦٥٠	المجموع	٦٦٨٫٦٥٠

وقد هبط الفرنك الورق بالنسبة لسعر الذهب فى تلك المدة ، وكان توزيع فائض الأرباح كالآتى :

المساهمون بنسبة ٧١ ٪ من الربح	٢٤٨٫٨٠٨٫٠٠٠	ف
الشركة المدنية التى اشترت حصة مصر ١٥ ٪ من الربح	٥٢٫٥٦٠٫٥٦٥٫٠٠٠	«
المؤسسون ١٠ ٪ من الربح	٣٥٫٠٤٥٫٠٠٠	«
مجلس الادارة ٢ ٪ « «	٧٫٠٠٨٫٠٠٠	«
معاش العمال والموظفين ٢ ٪	٧٫٠٠٧٫٠٠٠	«
المجمـــوع ١٠٠ ٪	٣٥٠٫٤٣٣٫٠٠٠	«

وفى النصف الثانى من سنة ١٩١٩ ، والنصف الأول من ســـنة ١٩٢٠ انتعشت الحركة العالمية ، واستمر الحال كذلك ، إلى أن بدأت الأزمة الاقتصادية العالمية فى خريف سنة ١٩٢٩ ، فتأثرت الحركة الملاحية فى القناة ، تبعا لذلك .

وقد بلغت حمولة السفن المـارة بالقناة فى سنة ١٩٣١ أكثر مما كانت عليه فى سنة ١٩١٢ بنحو خمسين فى المـائة فقط ، وكانت فى سنة ١٩٢٩ أكبر من سنة ١٩١٢ بنسبة ٦٥ ٪ ، وفى سنة ١٩٣٢ بلغ الانخفاض عمـا كانت عليه الحركة فى سنة ١٩٢٩ إلى ١٥٫٣ ٪ .

وقد خفض الفرنك الفرنسى . وفيما يلى بيـان عدد الفرنكات فى الجنيه الاسترلينى من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٢٧ :

الجنيه الاسترلينى فى سنة ١٩٢٠ يساوى ٥٨ ر٥٢ ف ، وفى سنة ١٩٢١ يساوى ٩٠ر٥٠ ف ، وفى سنة ١٩٢٢ يساوى ٦٠ر٥٤ ف ، وفى سنة ١٩٢٣ يساوى ٦٦ر٧٥ ف ، وفى سنة ١٩٢٤ يساوى ٢٧ر٨٥ ف ، وفى سنة ١٩٢٥ يساوى ٥١ر١٠٢ ف، وفى سنة ١٩٢٦ يساوى ٧٦ر١٥٢ ف ، وفى سنة ١٩٢٧ يساوى ٨٦ر١٢٣ ف .

وعلى ذلك نورد فيما يلى جدولا خاصا ، بايراد الشركة ومصروفاتها ، أى ميزانيتها فى المدة من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٢٧ ، مع ملاحظة أن الوحدة فى كل خانة من خانات هذا الجدول تمثل ألفا من الفرنكات :

الايرادات	١٩٢٠—١٩٢٣	١٩٢٣—١٩٢٧	المصروفات	١٩٢٠—١٩٢٣	١٩٢٣—١٩٢٧
سوم بضائع	٦٢٣ر٦٦٣	٧٥٩ر٨٣٣	الادارة	٣٠ر٨٩١	٤٧ر٣٦٨
« مسافرين	١٢ر٣٠٥	١٠ر٥٧٢	الترانزيت	٥٠ر٦٢٥	٥٢ر٥٥٢
« أخرى	٧ر٨٥٨	٦ر٣٥	الصيانة	٦٦ر٠١٠	٦٧ر٠٤٣
			أملاك ومياه الخ	٢١ر١٩٩	٢٥ر٢٨٠
لمجموع	٦٤٣ر٨٢٦	٧٧٦ر٧٢٠			
ظيف رأسمال	٤٢ر٠٥٤	٨٥ر٢٤٨	فوائد السندات	٦٩ر٨١٤	٦٧ر٥٤٢
ملاك	٤ر٠٩٤	٤ر٤٥٤	حصة المساهمين	٥٧ر٩١٠	٤٠ر٣٢٤
وارد أخرى	٧ر٥٩٨	٧ر٥١٣	احتياطى	٢٠٣ر٠٠٠	٢٩٤ر٠٠٠
ادة رأس المال	٥٥٤ر٧٣٠	١ر٧٧٤ر٤٧٠	فائض الربح	٧٤٩ر٦٢٧	٢ر٠٥٤ر٨٧٩
ا قبلـه	٥٠٨	٣ر٧٣٥	ما قبله	٣ر٧٣٥	٣ر١٥٢
لمجموع	١ر٢٥٢ر٨١١	٢ر٦٥٢ر١٤٠	المجموع	١ر٢٥٢ر٨١١	٢ر٦٥٢ر١٤٠

ووزع فائض الربح كالآتى :

	١٩٢٠ — ١٩٢٣	١٩٢٣ — ١٩٢٧
	(الوحدة مقدرة بألف فرنك)	
المساهمون ٧١ ٪	٥٣٢ر٢٣٥	١ر٤٥٨ر٩٦٣
الحصة التى باعتها الحكومة المصرية ١٥ ٪	١١٢ر٤٤٥	٣٠٨ر٢٣١

المقول إنهم مؤسسون ١٠ ٪	٧٤٫٩٦٢	٢٠٥٫٤٨٨
مجلس الادارة ٢ ٪	١٤٫٩٩٣	٤١٫٠٩٨
الموظفون والعمال ٢ ٪	١٤٫٩٩٢	٤١٫٠٩٩
المجموع	٧٤٩٫٦٢٧	٢٫٠٥٤٫٨٧٩

وقد ذكرنا فى صحيفة ٤٦٢ من هذا الكتاب ، أن الشركة قامت بلعبة مالية خبيثة فى سنة ١٩٢٤ إذ قسمت السهم سهمين ، فصار سعر السهم ذى الخمسمائة فرنك مائتين وخمسين فرنكا ، وذلك على أساس سعر الذهب فى سنة ١٩٢٤ .

وبعد خفض الفرنك صار الفرنك الذهب يساوى ٤٫٩٢٥ من الفرنكات الورق (الفرنك الجديد يساوى ٣٫٩١٨ سنتا ، والجنيه يساوى ١٢٤٫٢١٣ فرنكات جديدة) ، وابتداء من سنة ١٩٢٨ سارت حسابات الشركة على أساس الفرنك الجديد . ولكن ظلت الشركة تدفع فائدة السندات بسعر الذهب ، فقدرت بمبلغ ٦٦٫٢ مليون فرنكات جديدة . ودفعت الـ ٥ ٪ الثابتة كأرباح فى الأسهم بالفرنك الجديد حتى سنة ١٩٣١ ، فى تلك السنة قضت المحاكم المختلطة بدفع الفائدة على أساس قاعدة الذهب ، وقد صدر بهذا الخصوص حكمان فى ١٨ يونيو و ١٠ ديسمبر سنة ١٩٣١ ، وكذلك دفعت أثمان الأسهم المستهلكة بسعر الذهب .

وفيما يلى بيان ميزانية الشركة من سنة ١٩٢٨ — ١٩٣٢ :

الايرادات (الوحدة ألف فرنك جديد)		المصروفات (الوحدة ألف فرنك جديد)	
رسوم بضائع	٤ر٨٨٢ر٧٠٧	الادارة	١٧٧ر٢٠٧
« مسافرين	٦٦ر٩٨٣	الترانزيت	٣٥١ر٣٢٥
« أخرى	٣٥ر٥٥١	الصيانة	١٧٢ر٠٨٥
المجموع	٤ر٩٨٥ر٢٤١	الأملاك والمياه الخ	١٦٧ر٢٧٤
توظيف رأسمال	١٧٦ر٩٣٧	فوائد السندات	٤١٥ر٧٢٠
مكسب من فروق العملة	٢٦ر٧٦١	حصص المساهمين	١٢٩ر٥٢٠
إيراد أملاك	٢٠ر٦٠٠	احتياطى	٤٣١ر٠٠٠
إيرادات أخرى	٥١ر١١٤	فائض الربح	٣ر٢٨٥ر٥٩٢
من الاحتياطى	٦١ر٤٤٠	ما قبله	٤ر٥٣١
ما قبله	٣ر١٥٢		
المجموع	٥ر٣٣٤ر٢٥٤	المجموع	٥ر٣٣٤ر٢٥٤

ووزع فائض الربح كالآتى ، والوحدة ألف فرنك ، من الفرنكات الجديدة :

للمساهمين ٢ر٣٣٢ر٧٧١ ، وللشركة المدنية ٤٩٢ر٨٣٩ ، ولمن يسمون مؤسسين ٣٢٨ر٥٥٨ ولمجلس الادارة ٦٥ر٧١٢ وللموظفين والعمال ٦٥ر٧١٢ .

ويقدر ما دفع لأعضاء مجلس الادارة كمكافآت فى خمس سنوات بمبلغ ٥٢٩ر٠٠٠ جنيها انجليزيا وذلك معناه أن مكافأة العضو الواحد وصلت فى كل سنة إلى مبلغ ٣ر٣٠٠ جنيها انجليزيا .

وقد انتعشت الشركة فى السنتين الأوليين من تلك الفترة ، وخفضت فى سنة ١٩٢٨ خمسة وعشرين سنتيما من الرسم المقرر فصار الرسم سبعة فرنكات ذهب عن الطن ، وجعلته فى سنة ١٩٢٩ أقل عشرة سنتيم ، أى ٦ر٩٠ فرنكا ذهبا ، ثم خفض إلى ٦ر٦٥ من الفرنكات الذهب عن الطن اعتبارا من أول

سبتمبر سنة ١٩٣٠ ، ولما استفحلت الأزمة الاقتصادية العالمية ، واستمرت شكوى أصحاب السفن ، خفض الرسم إلى ستة فرنكات ذهب اعتبارا من أول نوفمبر سنة ١٩٣١ ، وقالت الشركة إن هذا التخفيض ليس إلا إجراءا مؤقتا ، ثم نصت لوائحها على بقائه ساريا إلى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٣ .

وفيما يلي جدول يبين النسبة بين أرباح المساهمين والرسوم ، في تلك الفترة :

السنة	حصص المساهمين			رسوم المرور
	فرنكات ورق	فرنكات ذهب	النسبة المئوية	مقدرة بالفرنك الذهب عن الطن
١٩٢٨	٥١٠	١٠٣٫٥٥	٤١٫٤٢ ٪	٧٫٢٥
				٧٫٠٠
١٩٢٩	٥٣٠	١٠٧٫٦١	٤٣٫٠٤ ٪	٦٫٩٠
١٩٣٠	٥٤٥٫٦٧	١١٠٫٨٠	٤٤٫٣٢ ٪	٦٫٦٥
١٩٣١	٤٦٦٫٦٤	٩٤٫٧٥	٣٧٫٩٠ ٪	٦٫٠٠
١٩٣٢	٣٨٩٫٠١	٣٨٫٠١	٣١٫٦٠ ٪	٦٫٠٠

في المرحلة الرابعة من سنة ١٩٣٣ إلى سنة ١٩٤٦

منذ سنة ١٩٣٢ وضعت الشركة أبواب ميزانياتها بالترتيب الآتي :

١ — حساب دائن :

(ا) حصيلة الأعمال المالية ، الناتجة من توظيف بعض أموال الشركة في عمليات مختلفة .

(ب) الأموال التي تحصل عليها الشركة من لجنة الأملاك المشتركة ، بما في ذلك حصتها في الأراضي التي تباع بمدن القناة .

(ح) رسوم المرور الأصلية عن البضائع والمسافرين ، والرسوم الملحقة كرسوم الارشاد والسحب والرسو ، وتأجير الأوناش والآلات العائمة ، وإيجار أرصفة ميناء بورسعيد وهكذا .

(د) الايرادات الاضافية ، من تأجير أراض ، وبيع مياه بمدن القناة وللسفن المارة بالقناة ، وتأجير كراكات وخدمات تؤديها للغير ، وعمليات مختلفة .

٢ — حساب مدين :

(ا) الأعباء الاجتماعية Les charges sociales ويدخل فيها استهلاك الأسهم وفوائد السندات المختلفة الأنواع ، ومعاش أسرة فرديناند دى لسبس ، والاتاوة التى تدفعها للحكومة المصرية .

(ب) المصروفات ، وتتضمن ما تنفقه على الموظفين والعمال ، ونفقات الادارة والاستغلال ، والمصروفات العامة ، ونفقات استغلال مختلف فروع نشاط الشركة .

وفيما يلى جدول يبين موارد الشركة المختلفة من سنة ١٩٣٣ إلى سنة ١٩٤٥ ، والوحدة فى هذه الأرقام ألف فرنك :

السنة	حصيلة رسوم المرور	الموارد الملحقة	حصيلة توظيف بعض أموال الشركة	موارد أخرى	المجموع	من العام السابق	المجموع الكلى
١٩٣٣	٨٥٦ر١٦٠	١٣ر٤٠٤	١٧ر٣٩٥	١٤	٨٨٦ر٩٨٣	٤ر٥٣١	٨٩١ر٥١٤
١٩٣٤	٨٦٠ر١٦٥	١٢ر٥٦٠	٢١ر٨٠٤	١	٨٩٥ر١٣٠	٤ر٩٤٨	٩٠٠ر٠٧٨
١٩٣٥	٨٩٢ر٢٩٤	١٢ر٨٦٤	٢٢ر٥٨٣	٦	٩٢٧ر٧٤٧	٤ر٥١٠	٩٣٢ر٢٥٧
١٩٣٦	٩٤٦ر٧٨٩	١٤ر٨٣٥	٢٤ر٥٨٩	—	٩٨٦ر٢١٣	٢ر٢٥٣	٩٨٨ر٤٦٦
١٩٣٧	١ر٣٥٥ر٢٧٨	١٢ر٤٨٦	٦٩ر٧١٦	—	١ر٤٤٨ر٤٨٥	٤ر٤٠١	١ر٤٥٢ر٨٨٦
١٩٣٨	١ر٦٥٩ر٩٤٣	٣٢ر٠٣٠	٩٢ر٣٠٤	—	١ر٧٨٤ر٢٧٨	٤ر٨٨١	١ر٧٨٩ر١٥٩
١٩٣٩	١ر٤٢٢ر٠٢٤	٣٣ر٨٤٦	٣٥ر٧٦٧	—	١ر٤٩١ر٦٣٦	٣ر١١٥	١ر٤٩٤ر٧٥١
١٩٤٠	٦٤٧ر٤٤٥	٣٨ر٨٣٢	١٧ر٥٣١	—	٧١٣ر٨١٤	٢ر٥٧٩	٧١٦ر٣٩٣
١٩٤١	٥٤٤ر٧٤٠	٦٠ر٢٥٨	٢١ر١٢٣	—	٦٢٧ر١٢١	—	٦٢٧ر١٢١
١٩٤٢	٥٢٩ر٩٤٨	٨٨ر٧٣٠	٢١ر٦٠٢	٣٣	٦٤٠ر٣١٣	—	٦٤٠ر٣١٣
١٩٤٣	٧٨٢ر٢٣٩	١١٢ر٤١٦	٢٧ر٣٦٠	٨٧٦	٩٢٢ر٧٩١	—	٩٢٢ر٧٩١
١٩٤٤	١ر٢٨٢ر٩٩٦	٩٨ر٤١٢	١١٥ر٤٩٥	٦١٧	١ر٤٧٧ر٩٨٠	—	١ر٤٧٧ر٩٨٠
١٩٤٥	١ر٩٨٤ر٦٤١	٦٧ر٣٨٧	٦٢٩ر٩٣٨	٥ر٥٤٤	٢ر٦٨٧ر٥١٠	—	٢ر٦٨٧ر٥١٠

وتشمل حصيلة الرسوم ، رسوم مرور البواخر ، والمسافرين حتى سنة ١٩٥١ ، ورسوم مرور المراكب الصغيرة ، وأما الموارد الملحقة أو الاضافية ، فتتضمن إيرادات الشركة من الأملاك المشتركة ، وإيراداتها من العمليات المالية التي تقوم بها كتوظيف أموالها فى عمليات أخرى ، وما كانت تحصل عليه من الحكومة المصرية ، حتى سنة ١٩٤٧ ، لقاء تنازلها عن خط ترام بورسعيد ، الاسماعيلية .

ولكن الموارد الاضافية ليست بذات أهمية ، بالنسبة لرسوم المرور . فقى العشر سنوات السابقة على الحرب من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ ، لم تتجاوز حصيلة هذه الموارد ٥٨ ٪ بالنسبة لمجموع إيرادات الشركة ، ثم ارتفعت هذه النسبة فى سنوات الحرب العالمية الثانية حتى بلغت فى سنة ١٩٤٢ ، ٨ر٧ ٪ ، إذ ضاعفت الشركة من نشاطها فى فروع العمل الاضافية ، كالارشاد ، وسحب السفن ، وتأجير الآلات والمواعين والكراكات الخ ، وكانت فى أغلب هذه الأعمال تشتغل لحساب قوات الاحتلال البريطانية . وبلغ متوسط إيراد رسوم المروم فى المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ بالنسبة لايراد الشركة الكلى ٩ر٩٤ ٪ .

الموارد الأخرى

وأما الموارد الأخرى ، الملحقة ، أو الاضافية ، فتتألف من :

(١) بيع المياه ، في مدن القناة ، وللسفن التي ترسو بها أو بداخلها ، وهذه أهم العمليات الاضافية فى أوقات السلم .

(٢) إيراد الأملاك الخاصة ، وما تحققه الشركة من أرباح فى أشغال مختلفة تقوم بها لحساب الغير .

(٣) دخل الشركة من الأملاك المشتركة .

وترجع الزيادة فى البند الأول الخاص بمياه الشرب ، لزيادة عدد السكان فى منطقة القناة ، وقد زاد نشاط الشركة فى هذا الفرع ، أثناء الحرب ، لأنها كانت تقوم بتموين القوات البريطانية فى منطقة القناة ومياهها بمياه الشرب .

وكذلك وضعت الشركة ورشها ، بل سلمتها بكاملها ، كما سلمت أدواتها ومعداتها وجهازها بالكامل للبحرية البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية ، واشتغلت لحسابها ليل نهار ، وحصلت على ما كانت تجود به بريطانيا ، التى كانت تقدر الأجور بمحض مشيئتها ، ومن غير مراجعة أو فحص . ومع ذلك حققت الشركة ربحا لايستهان به ، كما تبين الجداول التالية . وفى أثناء الحرب ارتفع إيراد الشركة من الأملاك المشتركة بسبب حالة الغلاء وارتفاع الأسعار .

وتبلغ نسبة أرباح الشركة من الموارد الاضافية فى متوسط العشر سنوات السابقة على الحرب من مجموع إيرادها ١٫٥٧ ٪ .

وأما موارد الشركة من العمليات المالية التى تقوم بها ، فلها أبواب أهمها استغلال واستثمار الفائض من رأس المال فى عمليات أخرى ، والفائدة التى تجنيها من فروق أسعار العملة ، والشركة بارعة فى سوق الأوراق المالية ، وما كانت تحصل عليه من الحكومة المصرية حتى سنة ١٩٤٧ أقساطا لبعض الديون ، كدين السكة الحديد .

وبلغت نسبة إيراد الشركة من هذه العمليات المالية بالنسبة للايراد الكلى ، فى العشر سنوات السابقة على الحرب ٣٫٤٥ ٪ .

والجدول التالى يبين استغلال الشركة للقناة وموانيها من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٤٥ :

(الوحدة ألف فرنك)

السنوات	رسوم المرور: رسوم مرور أصلية، عن السفن والمسافرين الخ	رسوم ملحقة، إرشاد ورسو وخلافه	المجموع (١)	مصاريف الاستغلال المعروفة (الادارة والموظفين): الحركة	صيانة القناة ... الخ	المجموع (٢)	الفرق بين المجموع ١ ، ٢ وهو صافى دخل القناة
١٩٢٩	١٬١٦٦٬٤١٣	٨٬٠٥٩	١٬١٢٤٬٤٧٢	٧٦٬٣٦٧	٨٠٬٦٦٩	١٥٧٬٠٤٥	٩٦٧٬٤٢٧
١٩٣٠	١٬٠٣٧٬٨٢٧	٦٬٢٩٦	١٬٠٤٤٬١٢٣	٧٣٬٦٥١	٨٣٬٠٥٥	٢٥٦٬٧٠٦	٨٨٧٬٤١٧
١٩٣١	٩٣١٬٣٠٥	٦٬٧٣٧	٩٣٧٬٠٤٢	٧٣٬٣٦٦	٦٦٬٣٢٠	١٣٩٬٦٨٦	٧٩٧٬٣٥٦
١٩٣٢	٧٩٥٬٩٢١	٥٬٢٢٨	٨٠٠٬٢٠٩	٦١٬٣٠٠	٦٤٬٥١٨	١٢٥٬٨١٨	٦٧٤٬٣٩١
١٩٣٣	٨٥١٬٩١١	٤٬٢٤٩	٨٥٦٬١٦٠	٦٠٬٢٤٠	٥٧٬٩١٩	١١٨٬١٥٩	٧٣٨٬٠٠١
١٩٣٤	٨٥٦٬٤٤٦	٤٬٣١٩	٨٦٠٬١٦٥	٥٩٬٩٦٠	٦١٬٤٣٩	١٢١٬٣٩٩	٧٣٩٬٣٦٧
١٩٣٥	٨٨٧٬٧٧٨	٤٬٥٠٦	٨٩٢٬٢٩٤	٥٩٬٤٩٩	٦٦٬٤٦٥	١٢٥٬٩٦٤	٧٦٦٬٣٣٠
١٩٣٦	٩٤١٬٥٨٥	٥٬٢٠٢	٩٤٦٬١٨٩	٦٤٬٤٥٣	٧٥٬٩١٥	١٤٠٬٣٦٨	٨٠٦٬٤٢١
١٩٣٧	١٬٣٤٧٬٦٩٥	٧٬٥٨٣	١٬٣٥٥٬٢٧٨	١٠٠٬٣٢٣	١١٠٬٥٩٦	٢١٠٬٩١٩	١٬١٤٤٬٣٥٩
١٩٣٨	١٬٦٥٠٬٤٠٤	٩٬٥٣٩	١٬٦٥٩٬٩٤٣	١٤١٬٩٠٥	١٥٧٬٨٤٠	٢٩٩٬٧٤٥	١٬٣٦٠٬١٩٨
١٩٣٩	١٬٤١١٬٤٥٦	١٠٬٥٦٨	١٬٤٢٢٬٠٢٤	١٤٧٬٩٦١	١٦٤٬٢٦٢	٣١١٬٩٥٣	١٬١١١٬٠٧١
١٩٤٠	٦٣٢٬٩٢٠	١٤٬٥٢٥	٦٤٧٬٤٤٥	١٢٤٬٧٨٥	١٤٥٬٣٥٧	٢٦٠٬١٤٢	٣٨٧٬٣٠٣
١٩٤١	٥١٤٬٣٩٢	٣١٬٣٤٨	٥٤٥٬٧٤٠	٩٨٬٨٣٦	١٠٠٬٢٧١	١٩٩٬١٠٧	٣٤٦٬٦٣٣
١٩٤٢	٤٨٣٬٣٨٠	٤٦٬٥٦٨	٥٢٩٬٩٤٨	١١١٬٨٠٥	١١٩٬٧٥٢	٢٣١٬٥٥٧	٢٩٨٬٣٩١
١٩٤٣	٧٣٣٬٧١١	٤٨٬٥٢٨	٧٨٢٬٢٣٩	١١٥٬١٠٥	١٢٠٬٠٥٦	١٣٥٬١٦١	٥٤٧٬٠٧٨
١٩٤٤	١٬٢٣٦٬٤٢٨	٤٦٬٥٦٨	١٬٢٨٢٬٩٩٦	١٤٥٬٣٦٠	١٤٢٬٣٣١	٢٨٧٬٦٩١	٩٩٥٬٣٠٥
١٩٤٥	١٬٩٤١٬٣٩٢	٤٣٬٢٤٩	١٬٩٨٤٬٦٤١	١٩٢٬٦٤١	٢١٨٬٦٤٩	٤١١٬٣١٨	١٬٥٧٣٬٣٢٣

السنة	الموارد الأخرى				مصاريف الاستغلال (إدارة، موظفين الخ)				الفرق بين المجموع ١ ، ٢ وهو صافى الموارد الأخرى
	بيع المياه	أملاك خاصة إيجار مساكن وأشغال	الأملاك المشتركة إيجار وبيع أراضى	المجموع (١)	وابورات المياه	الأملاك الخاصة صيانة المبانى ، الحدائق والطرق	الأملاك المشتركة	المجموع (٢)	
١٩٢٩	١٠٫٤١٥	٤٫٥٢٧	١٫٤٦٢	١٦٫٤٠٤	١٤٫٣٤٨	٢٠٫٥٣٤	١٫٣٩٣	٣٦٫٢٧٥	— ١٩٫٨٧١
١٩٣٠	١٠٫٤٤٨	٤٫٨٥٨	١٫١٤٨	١٦٫٤٥٤	١٣٫٨٢٩	٢٠٫٤٠٨	١٫٧٨٢	٣٥٫٩٦٥	— ١٩٫٥١١
١٩٣١	١٠٫٤٠٢	٤٫٨٢٥	١٫٣٢٤	١٦٫٥٥١	١٣٫٤٣٥	١٨٫٦٣٦	١٫٧٥١	٣٣٫٨٢٢	— ١٧٫٢٧١
١٩٣٢	٨٫٠٩٩	٤٫٤٦٩	١٫٢٨٠	١٤٫٠٦٨	١١٫٤٦٧	١٢٫٦٦١	١٫٥٣٩	٢٥٫٦٦٧	— ١١٫٥٩٩
١٩٣٣	٧٫٣٩٥	٥٫٥٢٢	٧٨٧	١٣٫٤٠٤	١٠٫٣٢٤	١٣٫٦٠٧	١٫٠٤١	٢٣٫٩٣١	— ١٠٫٥٢٧
١٩٣٤	٧٫٠٤٢	٤٫٧٤٤	٧٧٤	١٢٫٥٦٠	٩٫٤٢١	١٦٫٤١٩	٨٦٤	٢٦٫٧٠٤	— ١٤٫٢٤٤
١٩٣٥	٧٫٣٠٠	٤٫٨٤٥	٧١٩	١٢٫٨٦٤	١٠٫٣٣٩	١٥٫٠١٣	٧٣١	٢٦٫٠٨٣	— ١٣٫٢١٩
١٩٣٦	٨٫٥٠٩	٥٫٤٧١	٨٠٥	١٤٫٨٣٥	١٠٫٧٩٠	١٦٫٣١٣	٧٦٥	٢٧٫٨٥٩	— ١٣٫٠٢٤
١٩٣٧	١٣٫٠٨٣	٥٫١٠٦	١٫٢٩٧	٢٣٫٤٨٦	١٤٫٠٨٩	٢٦٫١١٤	١٫٣٠٠	٤١٫٥٠٣	— ١٨٫٠١٧
١٩٣٨	١٧٫٩٠٨	١٢٫٣٧٩	١٫٧٤٣	٣٢٫٠٣٠	٢٠٫٥٠٦	٣٧٫٣٢٤	١٫٧٣٢	٥٩٫٥٦٢	— ٢٧٫٥٣٢
١٩٣٩	١٩٫١٧٣	١٢٫٨٧٦	١٫٧٩٧	٣٣٫٨٤٦	٢٢٫٠٢٢	٣٩٫٣٣٩	١٫٨٩٤	٦٣٫٢٥٥	— ٢٩٫٤٠٩
١٩٤٠	١٨٫٠٥٦	١٩٫٣٣٩	١٫٤٣٧	٣٨٫٨٣٢	٢١٫٤٠٧	٢٨٫٥٥٣	١٫٦٠٣	٥١٫٥٦٣	— ١٢٫٧٣١
١٩٤١	١٩٫١٦٣	٣٩٫٦١٤	١٫٤٨١	٦٠٫٢٥٨	١٩٫٠٨٧	٣١٫٠٧٨	٢٫٣٨٦	٥٢٫٥٥١	— ٧٫٧٠٠
١٩٤٢	٢٠٫٧٧٨	٦٦٫٢٩٤	١٫٦٥٨	٨٨٫٧٣٠	٢١٫٣٤٩	٢٧٫١٣١	١٫٦٩٤	٥٠٫١٧٤	+ ٣٨٫٥٥٦
١٩٤٣	٢٣٫٧٦٦	٨٦٫٤٩٤	٢٫١٥٦	١١٢٫٤١٦	٢٢٫٠٦١	٢٨٫١٣٤	١٫٨١٩	٥٢٫٠١٤	+ ٦٠٫٤٠٢
١٩٤٤	٢٧٫٤٣٠	٤٨٫٨٨٥	٢٫١٠٧	٩٨٫٤١٢	٢٤٫١٦١	٣٤٫٠٢٥	٢٫١٠٧	٦٠٫٢٩٣	+ ٣٨٫١١٩
١٩٤٥	٣١٫١١٩	٣١٫١١٩	٢٫٢٣٧	٦٧٫٣٨٧	٣٠٫٦٠١	٦١٫٩٢٤	٢٫٧٤٩	٩٥٫٢٧٤	— ٢٧٫٨٨٧

المصروفات : وهى على نوعين :

(ا) مصاريف الاستغلال فى أعمال القنـاة الأصلية ، من موظفين ، ومصاريف إدارة وغيرها .

ومصاريف الاستغلال فى الأعمال الاضافية .

والمصاريف العـامة .

ويعبر بالمصاريف العامة فى ميزانية الشركة ، عن نفقات مكاتبها بباريس ولندن ونيويورك (الآن) ومكاتبها ببورسعيد والاسماعيلية ووكالتها بالقاهرة ، ومصاريف عامة أخرى .

وببحث مصاريف استغلال القناة وملحقاتها ، فى المدة من سنة ١٩٢٩ إلى سنة ١٩٣٨ ، تبين أنها بلغت فى المتوسط ١٥ر٢ ٪ من الدخل الذى يقابلها ألا وهو رسوم المرور .

وأما مصاريف الاستغلال فى الأعمال الاضافية ، كصيانة المبانى وأعمال الحدائق والطرق ، فكثيرا ما تزيد على ما تدره هذه الفروع . ولكن الشركة حققت أرباحا من الأعمال التى قامت بها لحساب حلفاء الغرب ، فى الحرب العالمية الأخيرة (١٩٣٩ — ١٩٤٥) . وكان الميزان متعادلا تقريبا بالنسبة لعمليات الميـاه .

على أن الشركة قامت لحساب القوات البريطانية بأعمال ضخمة ولم تحاسبها بشأنها حكومة انجلترا ، فأعدت ملفا بطلب تعويضات عن الحرب التى خاضت غمارها فوق أرض مصر ، وما تم بخصوص هذا الملف يعد حتى الآن ، من قبيل الأسرار ، التى لم نستطع الوقوف عليها .

(ب) أكلاف القروض ورأس المال وتقدر بسعر الذهب ، على أسعار الذهب الجارية فى لندن ، واستمرت الشركة تجرى فى هذا البند على قاعدة الذهب حتى بعد سنة ١٩٣٥ ، وهى السنة التى بدأت منذ تاريخها تفى بما عليها بالعملة المصرية . وقد ارتفعت الفوائد المطلوبة من الشركة فى سنوات الحرب

لسبب توقفها عن استهلاك السندات والأسهم ، وكلما مضى الزمن قلت أكلاف الشركة بهذا الخصوص ، وقد انتهت السندات ذات الفائدة البالغة ٥ ٪ ، وذلك اعتبارا من ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ .

الحالة المالية ، من واقع تقارير مجلس الادارة

فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥

توقفت اجتماعات الجمعية العمومية للمساهمين ، فى سنوات الحرب ، ثم انعقد الاجتماع العادى السابع والثمانين فى باريس فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وجاء فى تقرير مجلس الادارة السنوى ، بيان عن الحالة المالية ، استهله بالاشارة إلى الحكم الذى أصدرته محكمة الاستئناف المختلطة ضد الشركة ، فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، والذى سنتكلم عنه في الفصل السابع ، بمناسبة بحث شرط الدفع بالذهب (١) .

وجاء فى التقرير أن الشركة ، فى مدة الحرب ، رأت نفسها مضطرة لأن تبطىء أو تنقص بدرجة محسوسة جدا ، أعمال الصيانة والاصلاح المعتاد أجراؤها فى القناة . ولكنها رصدت أموالا احتياطية ، لتنفقها فى هذه الأعمال فى الوقت المناسب ، مراعية فيما قررته من اعتمادات لهذا الغرض حالة غلاء الأسعار ، وفيما يلى بيان بهذه الاعتمادات ، التى اقتطعت من ميزانيات السنوات من ١٩٤٠ إلى ١٩٤٢ :

فى سنة ١٩٤٠ احتياطى قدره ٥٤٫٣٠٧٫٦٨٠ من الفرنكات ، وهو ما يوازى ثلاثمائة ألف من الجنيهات .

وفى سنة ١٩٤١ احتياطى قدره ١٠٨٫٦١٥٫٣٦٠ من الفرنكات أى ما يساوى ستمائة ألف من الجنيهات المصرية .

---

(١) تقرير الشركة المطبوع باللغة الفرنسية ، ص ١٥ ، ص ١٦ .

وفى سنة ١٩٤٢ مبلغ ١٦٢ر٩٢٣ر٠٤٠ أى تسعمائة ألف من الجنيهات المصرية .

وأورد التقرير بيانا موجزا عن الحالة المالية ، فى كل من السنوات المذكورة ، وذلك :

فى سنة ١٩٤٠ : الدخل الاجمالى ٧١٣ر٨١٣ر٩٦٥ من الفرنكات ، بعجز قدره ٧٧٤ر٥٧٨ر٩٠٩ فرنكا ، أى بأكثر من خمسين فى المائة عما كان عليه الحال فى سنة ١٩٣٩ .

وقد هبط إيراد الشركة من العمليات المالية التى اعادت توظيف رءوس أموالها فيها بمبلغ ٨ر٢٢٩ر٢٩٣ فرنكا .

بيد أن الأعمال الاضافية التى تقوم بها الشركة ، كأشغال الورش ، قد عادت عليها بزيادة قدرها ٥ر٣٤٦ر٢١٣ من الفرنكات عن سنة ١٩٣٩ .

وقد بلغت نفقات الاستغلال فى مختلف أعمال الشركة فى تلك السنة ٧٢٧ر٥٠٤ر٠٣٢ فرنكا أى بزيادة قدرها ٢٢ر٧٠٠ر٠٠٤ عما أنفقته فى سنة ١٩٣٩ ، وذلك بسبب ارتفاع سعر الذهب ، فى سوق الأوراق المالية .

وقررت الشركة أنها خسرت فى تلك السنة مبلغ ١٣ر٦٩٠ر٠٦٧ فرنكا ، ويجب أن يؤخذ هذا البيان بتحفظ شديد .

فى سنة ١٩٤١ : الدخل الاجمالى ٦٢٧ر١٢٠ر٩٠٨ فرنكا بعجز عن العام السابق قدره ١٠١ر٧٠٥ر٢٢٨ فرنكا ، وبلغ العجز فى الأعمال المالية ٦ر٤١٣ر٧٧١ فرنكا وزيادة فى دخل الأعمال الاضافية قدرها ٢١ر٣٨١ر٥٠٢ فرنكا .

وبلغت مصاريف الاستغلال بما فى ذلك الاحتياطى الذى تقدمت الاشارة إليه ٦٩٨ر٩٩٧ر٥٢٧ من الفرنكات .

ولما كانت الشركة قد رصدت لأعمال الصيانة التى تقوم بها مستقبلا

احتياطيا قدره ١٠٨ر٦١٥ر٣٦٠ فرنكا ، فانه يبدو أن الشركة قد ضغطت مصروفاتها إلى حد كبير ، وقدرت خسارتها بمبلغ ٧١ر٨٧٦ر٦٧٨ فرنكا .

في سنة ١٩٤٢ : الدخل الاجمالى ٦٤٠ر٣١٢ر٩١٧ من الفرنكات بنقص قدره ١٥ر٧٩١ر٣١٦ عن العام السابق ، ولكن ارتفع دخل الأعمال الاضافية بمقدار ٢٨ر٢٩٥ر٥٨١ فرنكا .

وقدرت المصاريف الاجمالية ، بما فيها الاحتياطى الذى اقتطع لتلك السنة وهو ١٦٢ر٩٢٣ر٠٤٠ فرنكا (٩٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ جنـيه مصرى) بمبلغ ٢٥٧ر٩٣١ر٧٧٢ فرنكا .

ولكن رأسمال الشركة المنقول والعقارى ، والذى قدر فى ميزانية ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١ر٤١٢ر٥١٦ قد ارتفع فى السنوات المذكورة بمبلغ ٥٤ر٠٦١ر٩٨٦ فرنكا ، وذلك برصد بعض أرقام فى بنود المبانى والمهمات .

ورصدت الشركة عن الثلاث السنوات المذكورة ، فى الاحتياطي لمواجهة ديونها كالمبالغ التى تدفع لحاملى الأوراق المالية ، التى كان قد توقف استهلاكها مبلغ ٣٢٥ر٨٤٦ر٠٨٠ من الفرنكات .

وقدر العجز فى سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١٣٢ر٦١٨ر٣٤٠ من الفرنكات .

واستنادا إلى ما قيل فى اجتماع الجمعية العمومية المذكورة من أن هناك عجزا فى حساب الثلاث سنوات ١٩٤٠ و ١٩٤١ و ١٩٤٢ اقترح مجلس الادارة عدم دفع فائدة الأسهم الثابتة وقدرها ٥ ٪ ، ولا استهلاك الأسهم التى كان يجب سحبها ، وقدرت المبالغ المطلوبة عن هذين البندين بمقدار ٤٢٣ر٦٦٧ر٣٤٥ فرنكا . وذلك على أن تكون هذه المبالغ بمثابة دين تدفعه الشركة لمستحقيه من أول ميزانية رابحة .

وفى ديسمبر سنة ١٩٤٥ لم تكن الشركة قد فرغت من اعداد ميزانية سنتى ١٩٤٣ و ١٩٤٤ ، ولكن جاء فى تقرير مجلس الادارة أنه متفائل مقدما .

وجاء فى التقرير أن المسألة التى تتوقف عليها موازنة الميزانية ، هى مسألة العملة التى يجرى على أساسها دفع الكوبونات ، وقال مجلس الادارة إن المفاوضات جارية بينه وبين الحكومة المصرية ، التى ستتخذ قرارا بهذا الخصوص . وأنه حينما يصدر القرار ويكون مرضيا ، فان الشركة تستطيع أن تجرى على سياستها التقليدية ، وهى تخفيض رسوم المرور حينما يرتفع الربح ، هذا مع ملاحظة أن الرسوم فى سنة ١٩٤٥ لم تزد عما كانت عليه قبل الحرب الأخيرة بأكثر من ٣٩ ٪ .

الجمعية العمومية فى ٩ يوليو سنة ١٩٤٦

فى بيان الحالة المالية ، الذى ورد فى تقرير مجلس إدارة شركة قناة السويس ، للجمعية العمومية للمساهمين ، فى اجتماعها الثامن والثمانين ، فى ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، أفردت الشركة بابا خاصا لمسألة الدفع بالذهب ، وكانت مسألة المسائل فى شئونها المالية ، فى ذلك الوقت ، وسنعرض لها فى الفصل التالى .

وبعد ذلك ، جاء بالتقرير موجز عن ميزانية الشركة فى السنوات ١٩٤٣ ، و ١٩٤٤ ، و ١٩٤٥ ، وفيما يلى أهم البيانات التى تضمنها الموجز المشار إليه :

فى سنة ١٩٤٣ : بلغ الدخل العام ٩٢٢٫٧٩١٫١٦٢ من الفرنكات ، بزيادة عن العام السابق ٢٨٢٫٤٧٨٫٢٤٥ من الفرنكات ، وعللت الشركة هذه الزيادة الكبيرة بارتفاع فى حصيلة رسوم المرور ، إذ استؤنف انتظام الحركة الملاحية فى القناة ، منذ شهر يونيو سنة ١٩٤٣ . كما أن الشركة وظفت أموالها فى عمليات قصيرة الأجل ، وحققت ربحا ، لابأس به ، من أشغال ورشها العمومية .

وبينما ارتفع دخل الشركة العام ، هبطت نفقات الاستغلال ، عما كانت عليه فى سنة ١٩٤٢ بمبلغ ١٥٠٫٤١٣٫٢١٩ فرنكا .

وعلى الرغم من أن الشركة خصمت من الدخل العام تسعمائة ألف جنيه احتياطى لمواجهة أعمال الصيانة والترميم التى كانت متوقفة ، من قبل ، فقد قدرت أن الدخل يزيد عن المصروفات بمبلغ ١٢٤ر٢٧٣ر٣٠٠ فرنكا ، وأنها بذلك تستطيع أن تغطى عجز الثلاث سنوات السابقة ، وقدره ٤٦٣ر٦٠٥ر٢١٥ فرنكا ، والباقى وقدره ٦٦٠ر٦٦٧ر٨٤ احتسبته احتياطيا للتأمين والمصروفات غير المنظورة .

سنة ١٩٤٤ : بلغ الدخل العام ٣٩٣ر٩٨٠ر٤٧٧ر١ فرنكا بزيادة قدرها ٢٣١ر١٨٩ر٥٥٥ فرنكا عن العام السابق . وبلغت الزيادة في رسوم المرور وحدها ٩٩٢ر٧٥٦ر٥٠٠ فرنكا ، وفى عمليات توظيف المال الفائض ١٨٣ر٥٨٥ر٨٨ فرنكا . ونقصت حصيلة الأعمال الاضافية بمبلغ ٤٩٤ر٨٤٥ر٣٣ فرنكا عن العام السابق .

وأما المصروفات فقد بلغت ٢٢٥ر٤١٣ر٧٠٣ بزيادة قدرها ١٨٧ر٨٩٥ر٨٠ فرنكا عما كانت عليه فى سنة ١٩٤٣ ، وذلك بسبب استئناف الشركة نشاطها على أوسع نطاق ، وبسبب ارتفاع الأسعار .

ولكن الزيادة فى الدخل عن المنصرف ، وهى ١٦٧ر٥٦٧ر٧٧٤ فرنكا ، قد أدرجت فى اعتماد التأمين والمصاريف غير المنظورة ، كما فعلت الشركة فى العام السابق .

سنة ١٩٤٥ : كان الدخل العام ٠٧٤ر٥١٠ر٦٨٧ر٢ فرنكا بزيادة عن العام السابق قدرها ٦٨١ر٥٢٩ر٢٠٩ر١ أى أن الزيادة وحدها كانت أكثر من مليونين من الجنيهات المصرية !!

وكانت الزيادة فى رسوم المرور وحدها ٨٠٨ر٦٤٤ر٧٠١ من الفرنكات وربحت الشركة من العمليات المالية ٢٨٤ر٠٨٠ر٣٢ فرنكا ، كما ربحت من فروق العملة ، بغير أى جهد مبلغ ٥٥٣ر٩١٢ر٤٨١ .

ونقصت حصيلة الأشغال الاضافية كالورش مبلغ ٨٤١ر١٦٥ر١ فرنكا .

ووصلت المصاريف الاجمالية مبلغ ٩٩١٫٠٨٧٫٧٤٤ فرنكا .

ولكن الزيادة فى نفقات الاستغلال نفسه وكذا الادارة وصلت إلى ٧٣٧٫٣٧٥٫٢٢٨ من الفرنكات ، وهذه الزيادة نشأت عن زيادة أسعار المواد الأولية التى تستخدم فى أعمال الصيانة ، وكذا نفقات ترميم آلات الشركة وعتادها .

وقد اعتمدت الشركة من مبلغ ١٫٦٩٦٫٤٢١٫٣٢٩ وهو مقدار زيادة الدخل عن المنصرف فى تلك السنة ، مبلغ ٦٥٧٫٧٦٩٫٠٠٢ لدفع ما تأخرت الشركة عن سداده لحاملى الاسهم منذ سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٥ ، والباق وقدره ١٫٠٣٨٫٦٥٣٫٣٢٧ حول إلي بند التأمين والمصاريف غير المنظورة.

* * *

وفى كشف الجرد المؤرخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، قدرت الشركة رأسمالها الثابت والمنقول بمبلغ ٣٫٦٨٢٫٨٣٨٫٥١٨ من الفرنكات ، وهذا تقدير تحكمى محض ، إذ رفعت الشركة فى دفاترها أثمان المبانى والأدوات ، بدعوى أن تلك الأثمان قد ارتفعت فى السوق العامة .

وأما رأس المال السائل ، الذى تملكه الشركة وقتئذ فقد قدر بمبلغ ١٣٫٧٥٠٫٢٦٨٫١٦٢ فرنكا فكأنه زاد فى الثلاث سنوات السالفة الذكر بمقدار ١١٫٢٥٧٫٢١٧٫٩٥٩ فرنكا ، وذلك نتيجة تكديس أموال فى بنود الاحتياطى المختلفة .

فى السنوات الأخيرة

نكتفى بضرب الأمثال ، لنبين الأرقام الخيالية ، التي وصلت إليها أرباح الشركة فى السنوات التالية للحرب .

سنة ١٩٤٨(١) :

بلغ الدخل العام عن سنة ١٩٤٨ مبلغ ١٩٫٩٣٥٫٤٤٢٫١٠٠ فرنكا ،

(١) الاجتماع الحادي والتسعين للجمعية العمومية للمساهمين بباريس في ٢١ يونيو سنة ١٩٤٩ ، نشرة الشركة رقم ٢٫٢٣٨ بتاريخ ١٥ / ٢٥ يونيو سنة ١٩٤٩ .

بزيادة قدرها ٠٠٠ر٠٠٠ر١٨٠ر١٣ عما كان عليه الحال فى سنة ١٩٤٧ ، وكانت المصروفات ٥٩٥ر٨٢٦ر١٠٧ر٦ فرنكا بزيادة قدرها ٠٠٠ر٠٠٠ر٤٨٢ر٣ فرنكا عن العام السابق .

وذكرت الشركة فى تعليل أسباب هذا الارتفاع ، تغيير سعر العملة إذ أنه فى المدة من ٣١ يناير سنة ١٩٤٨ إلى ٣١ ديسمبر من السنة المذكورة ! كان الجنيه المصرى يساوى ٤٩٢ فرنكا فصار يساوى ١٠٨٩ فرنكا .

كما أن حصيلة رسوم المرور ارتفعت بنسبة ٤٠ ٪ كما أن الشركة بعد هبوط الفرنك ربحت فى فرق العملة ٠٠٠ر٤٧٨ر٥٣٢ر٢ من الفرنكات .

ونفس هذه الأسباب أدت إلى ارتقاع نظرى فى المصروفات .

وفيما يلى بيان تفصيلى للدخل والمنصرف طبقاً لما جاء بميزانية الشركة :

المصروفات :

أولا — الأعباء الاجتماعية :

سندات بسعر الفائدة ٣٪ (فوائد واستهلاك)	٠١ ر١٤٨ر٩٨٠ر٣٣٤	ف
معاش أسرة فرديناند دى لسبس	٣٤ ر٢ر٣٠٢ر٦٩٢ر٤	ف
مراقبة الحكومة المصرية (مرتب مندوب الحكومة لدى الشركة)	٣٠ ر٢ر٦٧٦ر٧٠٢ر٢	ف
حصة الحكومة المصرية	٢٧٠ر٢٦٧ر٦٣٠	ف
ضمان المعاشات(١)	٣٤ ر٥٧٧ر١٩٦ر٧٨٤	ف
ضرائب	٢٣ ر٤٢٠ر٠٩٩ر٢٨٧	ف
المجموع	٢٢ ر٧٥٤ر٩٣٨ر٦٨٤ر١	ف

(١) دفع لأحد البنوك الأمريكية

ثانيا — مرتبات الموظفين ومصاريف الادارة ونفقات الاستغلال

الادارة المركزية (مكتب الشركة بباريس)	٣٤٠ر٦٦١ر٨٤٢ر٤٥	ف
مكتب لندن (المشرف على الشركة)	٣٤ر٨٠٥ر٧٨٥ر٠٣	ف
وكالة الشركة وإدارتها بمصر	٤٩٧ر٠٤٣ر٢٤٣ر٤٣	ف
الترانزيت	٥٥٩ر٥٦٠ر١٦٢ر٧١	ف

الأشغال :

صيانة القناة وملحقاتها	١ر٤٤٥ر٨٢٢ر١٠٩ر٨٦	ف
صيانة المبانى والمزروعات والطرق	٢٨٨ر٢٤٣ر١٦٧ر٩١	ف
وابورات المياه ببورسعيد والاسماعيلية والسويس	٢٣٣ر٣٠٩ر١٣٩ر٧٠	ف
المجموع	١ر٩٦٧ر٣٧٤ر٤١٧ر٤٧	ف

ثالثا — نصيب الشركة فى مصروفات

الأملاك المشتركة	٢١ر٣٨٨ر٤٠١ر٨٧	ف
رابعا — استغلال Clos	٢ر٠٥٣ر٩٨٧ر٩١	ف
المجموع الكلى	٦ر١٠٧ر٨٢٦ر٥٩٥ر٠٩	ف

أبواب الدخل فى سنة ١٩٤٨

أولا — الاستغلال المالى :

١ ـ توظيف أموال فى عمليات أخرى	٢٦٥ر٠٣٤ر٣٨١ر٣٧	
٢ ـ أرباح ناتجة عن تحويل العملة	٢ر٥٣٢ر٤٧٨ر١٤٣ر١٧	
المجموع	٢ر٧٩٧ر٥١٢ر٥٢٤ر٥٤	ف

ثانيا — الترانزيت :

السفن	٢٠ر٥٦٨ر٥١٥ر٣٩٣ر١٦ ف
المسافرون	٤٦ر٥٠٦ر٦٨٥ر١٥١ ف
المراكب	٥٧ر٩٥٤ر٥١٧ر٧٨
	٢٣ر٠٢٩ر٧١٩ر٦٢٣ر١٦ ف
رسوم إرشاد وسحب الخ	٢٥ر٧٠٧ر٥٠٣ر١٧٦
المجموع	٤٨ر٧٣٦ر٢٢٢ر٨٠٠ر١٦ ف

ثالثا — الأعمال الاضافية :

إيجار مبانى	٩٤ر٨٤٢ر٢٠٤ر٥٧
بيع مياه	٣٩ر٤٣٠ر٨١٧ر١٥١
موارد شتى	٥١ر١٧٢ر٤٤٨ر٤٧
المجموع	٨٤ر٤٤٥ر٤٧٠ر٢٥٦ ف

رابعا — الأملاك المشتركة :

حصة الشركة فى بيع وتأجير أراض	٤٦ر٢٣٧ر٨٥١ر١٨
خامسا — استغلال Clos	٦١ر١٥٦ر٣٨٥ر٦٢

المجموع الكلى لايراد سنة ١٩٤٨ هو ٩٣ر١٠٠ر٩٣٥ر١٩

رصد منه للاستغلال ٠٩ر٥٩٥ر٨٢٦ر١٠٧ر٦ وفوائد واستهلاك رأسمال ٩٤ر٧٢٣ر٧١٩ر٨١٥ فتكون المصروفات الاجمالية ٠٣ر٣١٩ر٥٤٦ر٩٢٣ر٠٦ ف

الفائض من الدخل ٩٠ر٧٨١ر٨٩٥ر٠١١ر١٣ فرنك يضاف إليها من سنة

١٩٤٧ مبلغ ٢٠ر٩٦٥ر٣٤٨ر٦١ ، ويصير المجموع ١٠ر٧٤٧ر٢٤٤ر٧٣ر١٣ فرنكا .

واستقطعت الشركة من الميزانية المبالغ الآتية :

(١) احتياطى لأعمال التحسين	٠٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ر٢ ف
(٢) استهلاك مبان	٠٠٠ر٠٠٠ر٢٠٠ر١ ف
(٣) استهلاك وتجديد مهمات	٠٠٠ر٠٠٠ر٣٠٠ر١ ف
(٤) احتياطى لاحتمال دفع ضرائب	٠٠٠ر٠٠٠ر٦٠٠ ف
المجموع	٠٠٠ر٠٠٠ر١٠٠ر٥ ف

ويتبقى مبلغ ١٠ر٧٤٧ر٢٤٤ر٩٧٣ر٧ ف ، يضاف إليه مبلغ ٤٥ر٨٠٣ر٩٢٠ر٨٥ فيكون المبلغ الذى وزع فى ذلك العام ٦٥ر٩٤٣ر٣٢٣ر٨٨٧ر٧ من الفرنكات .

ميزانية سنة ١٩٥٢ عن سنة ١٩٥١

وفى ميزانية الشركة عن سنة ١٩٥١ التى عرضت على الجمعية العمومية للمساهمين فى اجتماعها الرابع والتسعين فى ١٠ يونيو سنة ١٩٥٢ ، تبين أن الدخل الكلي هو ٨٠٦ر٦٢٣ر٦٣٣ر٢٧ فرنكا بزيادة قدرها ٤٢٤ر٦٦٢ر٣٨٦ فرنكا عما كانت عليه في سنة ١٩٥٠

ولكن حصيلة رسوم المرور قد هبطت بمقدار ١٣٠ر٢٥٢ر٥٠١ فرنكا إذ كانت الايرادات من هذا الباب فى سنة ١٩٥٠ قد بلغت ٨٨٧ر٤٢٦ر٩٨٠ر٢٦ فرنكا فنزلت فى سنة ١٩٥٠ إلى ٧٥٧ر١٧٤ر٤٧٩ر٢٦ فرنكا ، وذلك بسبب تخفيض الرسم المقرر على البضائع ، كما أن الشركة قد أعفت المسافرين من الرسوم منذ سنة ١٩٥٠ .

وربحت الشركة من عمليات توظيف الفائض من رأس المال مبلغ ٣٩٠ر٤٨٢ر٢٠٨ فرنكا .

وكان دخلها من الأعمال الاضافية ٣٦١ر٩٣١ر٩٥٠ فرنكا بدلا من ١٧٦ر٠٩٩ر٣٢٧ فرنكا فى السنة السابقة .

وفى باب المصروفات ذكرت ميزانية ١٩٥١ أنها بلغت ١٢ر٨٢١ر١٥٨ر٩١٠ فرنكا بدلا من ١٠ر٧٠٥ر٤٩٤ر٩٣٠ فرنكا فى سنة ١٩٥٠ أى بزيادة قدرها ٢ر١١٥ر٦٦٣ر٩٨٠ فرنكا ، منها زيادة فى الأعباء الاجتماعية قدرها ٩٥٧ر٤٧٢ر٩١١ فرنكا ، وزيادة فى نفقات الاستغلال قدرها ١ر١٥٨ر١٩١ر٠٦٩ فرنكا . ورصدت الشركة لبند استهلاك وتجديد مهمات مبلغ تسعمائة مليون من الفرنكات ، كما اقتطعت ثلاثمائة مليون فرنك وسمته مصاريف غير منظورة ، ومبلغ مليارين من الفرنكات ، أى مليونى جنيه مصرى تقريباً ، قالت عنه إنه احتياطى فوق العادة ! !

ثم رفعت تقدير ثمن المنشأة بمبلغ ١٤ر٨١٩ر٤٩٧ فرنكا ذهبا ، وإنه لمما يبعث على الدهشة أن تسمى الشركة هذا البند فى ميزانيتها « ثمن القناة » le prix de revient du canal. فالقناة لا تقدر بمال ، وهى ملك عام من أملاك الدولة المصرية ، ولا يجوز التغاضى عن هذا الغش الذى تمعن فيه شركة القناة ، لأسباب لا تخفى علينا ! !

ولم توزع الشركة ، من الايراد الضخم الذى حققته فى ذلك العام إلا مبلغ ١٠ر١٤٠ر٨٤٥ر٠٧٠ من الفرنكات ، أى ما يقرب من ثلث الدخل العام ! !

ميزانية سنة ١٩٥٣ عن سنة ١٩٥٢

بلغ الدخل العام عن سنة ١٩٥٢ ، مبلغ ٢٨ر٣٧٩ر٤٨١ر٥٦٢ من الفرنكات ، بزيادة قدرها ٧٤٥ر٨٥٧ر٧٥٦ فرنكا عن العام الأسبق ، وكانت المصروفات ١٣ر٥٤٢ر٨٩٢ر٢٠٩ فرنكا بزيادة قدرها ٧٢٦ر٤٣٨ر٤٠٧ فرنكا عن العام السابق .

وعلى الرغم من أن الشركة قد اتخذت فى ١٥ سبتمبر سنة ١٩٥١ قراراً بتخفيض رسوم البضائع من ٣٩ قرشا للطن إلى ٣٦ر٥ قرشا فقد ارتفعت حصيلة هذه الرسوم فى ميزانية سنة ١٩٥٢ بنسبة ٢٪ .

ولكن نقصت الأعباء الاجتماعية عن العام السابق بنسبة ٢٦٪ أى مبلغ ١٩٦ر٧٦٣ر٨٦٨ من الفرنكات .

وزادت نفقـات الاستغلال بنسبة ٢٣ ٪ أى ١ر٩٢٥ر٤٩٧ر٨٨٦ من الفرنكات .

ولم توزع الشركة من دخل ذلك العـام إلا مبلغ ١٣ر٧٣٢ر٣٤٥ر٨٧٥ من الفرنكات .

وفى تلك الميزانية قدرت الشركة رأسمالها بثمانمائة ألف سهم ، منها ٤٣٧ر٠٠٢ فى التداول ، والذى استهلك ، لا يزيد على ٣٦٢ر٩٩٨ سهما .

وذكرت أن رأس المال الأصلى هو ٢٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنك من الذهب .

ثم أوردت الأرقام الآتية بسعر الفرنك الذهب :

النفقات التى تمثل ثمن التكلفة للقنـاة :

المصاريف إلى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٤	٩٥٠ر٩١١ر٧١٠ر٤٠	ف ذهب
مصاريف تحسين منذ أول يناير سنة ١٩٣٥ من سنة ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٤٦	١٣ر٠٣٠ر٩٢٧ر٥٩	ف ذهب
من سنة ١٩٤٧ إلى سنة ١٩٥١	٤ر٠٥٢ر٥٧٧ر٤١٣ر ٢٢	فرنك
	=٤٠ر٤٨٦ر٢٧٣ر ١٦	ف ذهب
فى سنة ١٩٥٢	١ر١٠٤ر٥٩٦ر٨٢٤	فرنك
	=٩ر٦٦١ر٧٦٨	ف ذهب
المجموع	١ر٠٠١ر٠٥٩ر٧٥١ر ٥٦	من الفرنكات الذهب

المواد التى غطت تلك النفقات :

(١) اكتتاب فى رأس المال ٢٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ف . ذهب

(٢) سندات لم تستهلك ٩٩ر٩٩٩ر٥٣٧ر ٣١ ف . ذهب

(٣) سندات مستهلكة ٣٤ر٠٠٠ر٠٠٠ ف . ذهب

ا ــ ٤٠٠ر٠٠٠ سند بسعر ٨٥ ٣٤ر٠٠٠ر٠٠٠ ف . ذهب

ب ــ ٣٣٣ر٣٣٣ بفائدة ٥٪، وسعر السند ٣٠٠ فرنك ٩٩ر٩٩٩ر٩٠٠ ف . ذهب

جـ ــ ١٢٠ر٠٠٠ سند ثلاثينية بمائة فرنك . ١٢٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ف . ذهب

د ــ ٧٣ر٠٢٦ سند بسعر ٣٪ (أول دفعة) ٢٦ر٩٩٩ر٩٦١ر ٨٥ ف . ذهب

هـ ــ ٧٥ر٠٠٠ سند بسعر ٣٪ (ثالث دفعة) ٣٠ر٤٨٥ر٥٩٧ر ٥٥ ف . ذهب

و ــ ٢٥٢ر٦٥٥ بفائدة ٥ ٪ ١١٩ر٥١٤ر٢٢٥ ف . ذهب

(٤) مبالغ متحصلة من البناء أو التحسين فى القناة ٢٦ر١٩٦ر٨٧٣ر ٦٧ ف . ذهب

(٥) مبالغ من احتياطي أعمال التحسين ٦٦ر٧١٥ر٦١٥ر ٠٢ ف . ذهب

٩٥٠ر٩١١ر٧١٠ر ٤٠ ف . ذهب

(٦) من احتياطى ١٩٤٧ إلى ١٩٥١ لأعمال التحسين ٤٠ر٤٨٦ر٢٧٣ر ١٦ ف . ذهب

(٧) من احتياطي ١٩٥٢ لأعمال التحسين ٩ر١٦٦ر٧٦٨ ف . ذهب

المجموع ١ر٠٠١ر٠٥٩ر٧٥١ر ٦٥ من الفرنكات الذهب

ميزانية سنة ١٩٥٣

فى اجتماع الجمعية العمومية السادس والتسعين

فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ (١)

الاستغلال : بلغ استغلال القناة رقما قياسيا فى سنة ١٩٥٣ ، فقدت مرت بالقناة ، شمالا وجنوبا ، فى تلك السنة ١٢٫٣٧١ سفينة ، وكان صافى حمولتها مجتمعة ٩٢٫٩٠٥٫٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ٧٫٩ ٪ عما كانت عليه الحركة الملاحية ، فى العام السابق . ويرجع الفضل فى زيادة الحركة للسفن التى تحمل أعلام بريطانيا وليبريا ، وبنما ، وفرنسا ، ولا سيما ناقلات البترول . وظلت بريطانيا محتفظة بالمكان الأول بنسبة ٣٣٫٧ ٪ ، وتليها النرويج ، فى المرتبة ، وبعدها فرنسا وبنما ، وليبريا وإيطاليا وهولندا وأمريكا الخ .

وكان مقدار البضائع فى هذه الحركة ٩٠٫٣٩٩٫٠٠٠ طنا ، بزيادة ٨٫٣ ٪ عن العام السابق ، وكان البترول ومستخرجاته بنسبة الثلثين ، والباقى وهو ٣٣٫٧٤٨٫٠٠٠ طنا ، من المواد الأخرى .

ولم تزد الحركة من الشمال إلى الجنوب ، عما كانت عليه فى العام السابق ، إلا بنسبة ٢٫٣ ٪ ، ومن هذه الحركة بلغت كمية البترول ، المار من الشمال إلى الجنوب ، ٧٫٢٣١٫٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ١٣ ٪ ، عن الحد الأقصى ، الذى وصل إليه فى سنة ١٩٥٢ . وكان نصيب بريطانيا وفرنسا ، فى ذلك ، أكثر من النصف ، أما فرنسا فقد قل إنتاج معامل تكريرها بنسبة ٥ ٪ .

وزادت كمية المواد المصنوعة ، بمقدار ٦٣٠٫٠٠٠ طنا ، فتجاوزت فى هذا العام ، أعلى متوسط بلغته فى سنوات ما قبل الحرب من ١٩٣٣ إلى ١٩٣٧ ، ويرجع السبب فى ذلك لارسال ٣٢٥٫٠٠٠ طنا من البضائع المصنوعة من بولندا إلى الصين .

---

(١) ملحق لنشرة الشركة رقم ٢٢٩٨ فى ١٥ يونيو سنة ١٩٥٤

وأما حركة البضائع من الجنوب إلى الشمال فقد بلغت ٦٧٫٨٨١٫٠٠٠ طنا ، بزيادة عن العام السالف بنسبة ١٠٫٥ ٪ ، وكانت الزيادة فى المواد البترولية بنسبة ٨ ٪ ، ومن تلك المواد البترولية ٩٦ ٪ من البترول الخام ، وكان نصيب الكويت وحدها من البترول الخام بنسبة ٨١ ٪ ، وأغلبه قد صدر إلى بريطانيا التى حصلت من هذا البترول على ١٧٫٨٠٧٫٠٠٠ طنا ، وفرنسا قد استوردت منه ١١٫١٤٤٫٠٠٠ طنا ، وحصلت الولايات المتحدة الأمريكية من البترول المار بقناة السويس ، على ٥٫٤٣٢٫٠٠٠ طنا ، بزيادة قدرها ٤٧ ٪ ، عن العام السابق .

وفيما عدا البترول ، بلغت خامات المعادن ، التى نقلت من الجنوب إلى الشمال ٥٫٠٤٩٫٠٠٠ طنا ، وأهم هذه المعادن ، المنجنيز ، وقد أرسل ثلثاه إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، وكذلك ارتفعت نسبة الحديد الخام ، وكان نصيب الهند فى تصديره بنسبة ٧٠ ٪ ، وقد انتهى ذلك الحديد إلى موانى هولندا وألمانيا .

وقد عقدت الشركة ، فى تقرير مجلس الادارة ، فى هذا العام ، مقارنة ، بين حركة البضائع ، فى سنوات الرخاء ، السابقة على الحرب العالمية الثانية ، وهى السنوات من ١٩٣٣ إلى ١٩٣٧ ، وما وصلت إليه الحركة الملاحية فى قناة السويس ، فى السنوات الأخيرة ، واستخلصت النتائج الآتية :

١ — تضاعفت الحركة الملاحية فى قناة السويس ثلاث مرات ، وزادت الحركة من الجنوب إلى الشمال بنسبة ٢٢٠ ٪ ، ومن الشمال إلى الجنوب بنسبة ١١٥ ٪ .

٢ — كان البترول هو العامل المرجح الذى أدى لهذه الزياده ، ولكن الشركة تتوقع هبوط حمولة البترول المار بقناة السويس فى سنة ١٩٥٥ ، وتعلل ذلك بقرب افتتاح معامل تكرير ضخمة ، واقعة شرق السويس ، ولعلها تعنى المعامل المقول أن بريطانيا قد أنشأتها فى المحميات اليمنية ،

وأنفقت فى إنشائها نحو مائة مليون من الجنيهات، لتستعيض بها عن عبدان(١) ولكن شركة قناة السويس ، ترى أن هذا النقص سيعوض ، بزيادة إنتاج ، واستهلاك ما يكرر فى تلك المعامل .

٣ — وفيما عدا البترول ، لاحظت الشركة هبوطا فى أرقام ما تسميه بالبضائع الجافة ، أى الخامات التى يحصل عليها الغرب ، ويرسل بدلها موادا مصنوعة ، إلى الشرق ، ولكن الشركة تقول إن حركة هذه المواد تستأنف سيرها .

٤ — من أهم المواد فى حركة البضائع من الجنوب إلى الشمال ، المعادن والحبوب . ومع ذلك لا يمكن أن تقاس الأرقام الخاصة بها ، بما كان عليه الحال قبل الحرب ، فاذا كانت الحبوب المصدرة من استراليا قد ارتفعت نسبتها ، إلا أن الأرز قد هبط إلى نسبة ١٥ ٪ مما صدر فى السنوات ١٩٣٣ـ ١٩٣٧ ، والفضل فى ذلك للهند الصينية ، وحركة التحرير الزاحفة منها ، والجوت لم يصل إلا إلى ٨٣ ٪ مما كان عليه ، قبل الحرب .

٥ — تفسر الشركة ، ما قررته فى البند السابق ، بالتقلبات السياسية والاقتصادية ، فى الشرق الأقصى ، وبزيادة الاستهلاك ، هناك ، تبعا لزيادة عدد السكان ، وارتفاع مستوى معيشة البلاد التى حطمت القبضة الاستعمارية ، كما أن البناء الاقتصادى لتلك البلاد ، قد تغير رأسا على عقب ، فبعد أن كانت تصدر المواد الأولية ، تقوم هى الآن باستخدام تلك المواد فى مصانعها ، وتصدير بضائع مصنوعة . وقد كانت الهند أول بلد يصدر القطن ، عبر قناة السويس ، فنقص الصادر من أقطان الهند بنسبة ٥٤ ٪ ، وأصبحت الهند تستورد القطن من مصر ، وتستخدم ما تستورده إلى جانب قطنها فى مصانع الغزل والنسيج ، وتصدر هى المنسوجات . ولكن اليابان ، وقد غلبت على أمرها ، تصدر الصلب إلى بريطانيا والسويد ، وقد صدرت ٢٠٠٫٠٠٠ طن بين سنتى ١٩٥١ و ١٩٥٣ .

---

(١) ولهذا سطت انجلترا على جنوب اليمن ، وارتكبت عدة جرائم ارهابية ضد اليمن أخيرا .

٦ — وفي تيار الحركة الملاحية ، من الشمال إلى الجنوب ، حدث تغييرات في السنوات الأخيرة ، بالنسبة لما كان عليه الحال ، بين سنتى ١٩٣٣ - ١٩٣٧ فقد كانت المواد الغذائية تمثل ٩ ٪ من البضائع المارة من الشمال إلى الجنوب وفيما بعد الحرب ، وصلت إلى ٣٠ ٪ بسبب تصدير الحبوب من الولايات المتحدة ، ومن روسيا ، إلى الهند ، وباكستان ، وسيلان .

ولكن هبطت نسبة البضائع المصنوعة فى الغرب ، فقد كانت فى المتوسط ، فيما بين سنتى ١٩٣٣ و ١٩٣٧ تتراوح بين ١٨ و ٤٢ ٪ فهبطت فى السنوات الأخيرة إلى نسبة تتراوح بين ١٤ ٪ و ٣٣ ٪ ، وأهم تلك المصنوعات الآن ، المعادن المصنوعة ، ويليها فى البضائع الأسمنت والآلات ، والأسمدة الكيمائية ، ونستطيع أن نلمس من هذا التغيير سرعة التصنيع فى بلاد الشرق الأقصى ، وتمشى البضاعة مع حركات التحرير والكفاح ضد الاستعمار .

ولكن ، ليس معنى ذلك أن تتأثر الحركة الملاحية فى القناة ، بل كل ما هنالك ، هو تبدل فى البناء الاقتصادى لبلاد الشرق ، ثم لا تلبث الأوضاع أن تستقر ، وتتبادل الشعوب التجارة ، على أساس جديد ، يكفل زيادة الانتاج ، ورفع مستوى المعيشة ، فتنمو الحركة تبعا لذلك .

الحالة المالية فى ميزانية سنة ١٩٥٤ :

بلغ الدخل العام لشركة قناة السويس عن سنة ١٩٥٣ ، ٣٠٫٨٥٣٫٥٣٠٫٥١٤ من الفرنكات ، بزيادة عن العام السابق قدرها ٢٫٤٧٤٫٠٤٨٫٩٥٢ من الفرنكات ، وبلغت المصروفات ١٣٫٩٨٦٫٣٠٥٫٠٠٤ فرنكا . وبعد خصم فائدة ومقابل استهلاك رأس المال ، وهكذا ، يصل فائض الدخل إلى ١٥٫٤٤٧٫٠٩٣٫٢٥٢ فرنكا .

وقد زادت حصيلة رسوم المرور بنسبة ٨ ٪ .

وزادت الأعباء الاجتماعية بمبلغ ٣٢٥٫٦٥٤٫٢٣٨ فرنكا ، أى بنسبة ٧ ٪ ، وذلك نتيجة لدفع مبلغ استثنائى لاحتياطى المعاشات .

وقد زادت مصروفات الاستغلال ، التى تنفق فى مصر بمقدار ٣٩٫٦٣٧٫٣٨٢ فرنكا ، أى بنسبة ٥ ٪ ، وهذا الرقم لا يمثل الزيادة الحقيقية فى المصرفات ، ذلك لأن الشركة ، كانت تدفع فى سنة ١٩٥١ — ١٩٥٢ إعانات استثنائية لمستخدميها ، ووصلت هذه الاعانات إلى مبلغ ٤٠٠ مليون فرنك ، ثم وقفت عن ذلك فى سنة ١٩٥٣ ، فتكون زيادة مصاريف الاستغلال بنسبة ٤ ٪

وقد أضافت الشركة إلى مبلغ ١٥٫٤٤٧٫٠٩٣٫٢٥٢ فرنكا الذى اعتبرته فائض الدخل ، مبلغ ٩١٫٥٠٠٫٨٠٥ فرنكا ، متبقية من العام السابق ، واقترحت أن توزع مبلغ ١٥٫٥٣٨٫٥٩٤٫٠٥٧ فرنكا

ولكن مجلس الادارة ، اقترح فى الوقت نفسه خصم المبالغ الآتية ، من المبلغ المذكور .

١ — مبلغ مليار من الفرنكات ، لمشترى واستهلاك مهمات .

٢ — مبلغ ثلاثمائة مليون من الفرنكات للمبانى .

٣ — ثمانمائة مليون من الفرنكات ، للتأمين والمصاريف غير المنظورة . . . ؟ !

٤ — خصم مليارين من الجنيهات للأعمال الجديدة ، تنفيذاً لبرنامج هام تكميلى .

٥ — خصم مليار من الفرنكات لاحتياطى فوق العادة ! !

وبذلك يكون الفائض الذى تستطيع الشركة أن تتصرف فيه هو ١٠٫٤٣٨٫٥٩٤٫٠٥٩ فرنكا ، وطلب مجلس الادارة تجنيب مبلغ ١٦٫٠٥٨٫٨٤٦ فرنكا ، واقترح أن يجرى التوزيع فى مبلغ ١٠٫٤٣٨٫٥٩٤٫٠٥٧ من الفرنكات ، أى ما يقرب من ثلث الدخل العام ! !

وعلى ذلك يصيب السهم مبلغ ٩٢٥٠ فرنكا يضاف إلى ذلك بالنسبة لكل سهم من أسهم رأس المال التى لم تستهلك ، كحصة ثابتة بنسبة ٥ ٪ طبقا للنظام الأساسى ، مبلغ ١٫٤٢٩٫٢٨ فرنكا .

وفى تقدير أصول الشركة ، فى جرد ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، قدرت المبانى الجديدة بمبلغ ٦٧٠٫١٤٧٫٦٨٧ فرنكا ، وقدرت الآلات والمهمات بمبلغ ١٫٣٤٢٫٢٨٦٫٧٥٠ فرنكا ، والأصول الممكن التصرف فيها بمبلغ ٢٫٥٨٩٫٢٣٩٫١٨٦ فرنكا ، وفى احتياطى المعاشات مبلغ ٢٫٥٨٩٫٣٢٩٫١٨٦ فرنكا ، وفى بند أموال موظفة لآماد طويلة تبلغ ١٫٥٨١٫٨٦٥٫١٧٢ فرنكا فيكون مجموع الأصول ١١٫٢٠٨٫٣٧٣٫٠٢٨ فرنكا .

وفى باب الخصوم قدرت المبالغ الواردة فى بند التأمين والمصاريف غير المنظورة بمبلغ ١٫٧٨٨٫٥٤١٫٥٣٨ فرنكا ، وذلك لسداد ضرائب ، ربطت على الشركة ، فى أعوام سابقة .

بيانات أكثر تفصيلا فى ميزانية سنة ١٩٥٣

أولا — الجرد فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٥٣ :

(١) أصول الشركة ، قدروها كالآتى :

ا ـ مبانى الشركة فى باريس

وبريطانيا	٤٥٦٫٥٨٢٫٦٢٤	فرنكا
ب ـ مبانى الشركة فى الجمهورية المصرية	٥٫٥٤٥٫٩٢٤٫٣٤٥	»
المجموع	٦٫٠٠٢٫٥٠٦٫٩٦٩	»

جـ ـ الآلات والمهمات :

آلات ومهمات فى الخدمة	٧٫٤٢١٫٥٧٢٫٧١٤	»
وابورات المياه	٩٩٩٫٣٦٧٫٧٣٥	»
أثاث وخلافه	٢٨٧٫٧٧٠٫٧٣٧	فرنكا
المجموع	٨٫٧٠٨٫٧١١٫١٨٦	»
د ـ مواد مختلفة	٣٫٣٣٧٫٨٠٠٫٠٠٤	»
هـ ـ مبان جارى إنشاؤها	١١٧٫٢٥١٫٤١٩	»
و ـ عتاد فى طريق التنفيذ	٢٫٠٠٦٫٤٣٠٫٦٠٢	»
المجموع	٢٠٫١٧٢٫٠٠٠٫١٨٠	»

ز ـ مال سائل وموظف

فى الصندوق ، وفى البنوك وفى شركات الائتمان	٤٫٢٢٤٫١٧٠٫٦١٦	»
توظيف لآجال قصيرة	١٥٫٤٨٦٫٠٢٢٫٥٤٠	»
توظيف لآجال طويلة	١١٫٢٠٨٫٣٧٣٫٠٢٨	»
المال السائل ، المجموع	٣٠٫٩١٨٫٥٦٦٫١٨٤	»

ح ـ مدينو الشركة

مدينـون مختلفون وحسابات للتسوية	٣٫٦٩٥٫٨٨٤٫٠٠٠	»
أوراق مالية وقيم أعطيت ضمانات	١٫٧٠٢٫٤٦٧٫٢٣٤	»

أوراق وقيم مالية فى احتياطى المعاشات	١١ر٥١٩ر٥٨٥ر٥٧٤	فرنكا
المجموع	١٦ر٩١٧ر٩٣٦ر٨٠٨	»
المجموع الكلى لباب الأصول	٦٨ر٠٠٩ر٢٠٣ر١٧٢	»

(٢) باب الخصوم :

ا ـ الاحتياطي Provisions et Rèserves

احتياطى تأسيس (حسب النظام الأساسى)	٤٣٠ر٠٠٠ر٠٠٠	»
احتياطى فوق العادة	١٠ر٠٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠	»
تأمين وغير منظور	٣ر٦٨٩ر٨٤٦ر١١٢	»
احتياطى لمواجهة تغير سعر العملة	١ر٨٩٥ر٨٣٦ر٠٩٣	»
المجموع	١٦ر٠١٥ر٦٨٢ر٢٠٥	»
ب ـ تحت حساب الأشغال الجديدة	٢ر٧٨٢ر٠٢٣ر٣٤٦	»

جـ ـ للمدفوعات وللاستهلاك :

مواد	١٢ر٠٥٢ر٣٥٦ر٤٦٦	»
مبان	٦ر٢٤٧ر٧٦٨ر٢٥٣	»
المجموع	١٨ر٣٠٠ر١٢٤ر٧١٩	»

د ـ ديون شتى :

فوائد وكوبونات واستهلاك

(المستحق فى ٣١ ديسمبر ١٩٥٣)	٥٥٨٫٩٤١٫٠٦٥	فرنكا
دائنون مختلفون ومبالغ مستحقة		
السداد	٨٫٣٩٤٫٢٥٢٫٢٠٦	»
احتياطى المعاشات	١١٫٥١٩٫٥٨٥٫٥٧٤	»
المجموع	٢٠٫٤٧٢٫٧٧٨٫٨٤٥	»

هـ ـ المكسب والخسارة :

حصص موزعة عن سنة ١٩٥٣	١٠٫٤٢٢٫٥٣٥٫٢١١	»
ما قبله	١٦٫٠٥٨٫٨٤٦	»
المجموع الكلي للخصوم ويوازى الأصول	٦٨٫٠٠٩٫٢٠٣٫١٧٢	»

* * *

ثانيا — أكلاف المنشأة بالفرنكات الذهب .

١ — مجموع المصاريف من بداية المشروع حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٤ = ٩٥٠٫٩١١٫٧١٠٫٤٠ فرنك ذهب

٢ — مصاريف التحسين من أول يناير سنة ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٤٦

المصاريف التي حملت على حسابات الاستغلال فى تلك المدة وصلت إلى ١٦١٫٤٦٣٫٣٨٣٫٧٤ فرنكا ، وهو يساوى بالفرنكات الذهب ١٣٫٠٣٠٫٩٢٧٫٠٩

٣ — من سنة ١٩٤٧ إلى سنة ١٩٥٢ :

بلغت النفقات ٢٢ر٢٣٧ر١٧٤ر١٥٧ر٥ فرنكا ، ويساوى بالفرنكات الذهب ١٦ر٠٤١ر١٤٨ر٥٠

٤ ـ فى سنة ١٩٥٣ أنفق ٠٢٦ر٧١٢ر٢٤٤ فرنكا ، ويساوى بالفرنكات الذهب ٨٢ر٤٦٤ر١٤٠ر٢

الاجمالى بالفرنكات الذهب = ٣٨ر٢١٦ر٢٠٠ر٠٠٣ر١

الموارد التى غطت ذلك المبلغ

١ ـ رأس المال ٠٠٠ر٠٠٠ر٨٠٠ سهم بسعر ٢٥٠ فرنكا للسهم ، يساوى بالفرنكات الذهب ٠٠٠ر٠٠٠ر٢٠٠ فرنكا ذهبا .

من هذه الأسهم فى التداول ٥٣٠ر٤١٨ سهما

والمستهلك حتى الآن ٧٠ر٣٨١ سهما

٢ ـ سندات لم تستهلك جميعها :

٩٦٤ر٢٣٨ بسعو ٣٪ فئة ٢، طرحت بأسعار مختلفة ٣١ر٥٣٧ر٩٩٩ر٩٩

فى التداول ١٩٤ر٦٩ سندا

المستهلك ٧٧٠ر١٥٩ «

٣ ـ سندات وبونات استهلكت جميعها :

٠٠٠ر٤٠٠ سند بسعر ٨٥ فرنك

(تدعيم متأخرات الأسهم)	٠٠٠ر٠٠٠ر٣٤	ف ذهب
٣٣٣ر٣٣٣ سند بفائدة ٥٪ طرحت بسعر ٣٠٠ ف	٩٠٠ر٩٩٩ر٩٩	ف ذهب
٠٠٠ر١٢٠ سند ثلاثينية بسعر ١٠٠ ف	٠٠٠ر٠٠٠ر١٢	ف ذهب
٠٢٦ر٧٣ سندا بفائدة ٣٪ فئة ١ بأسعار مختلفة	٨٥ر٩٦١ر٩٩٩ر٢٦	ف ذهب
٠٠٠ر٧٥ سندا ٣٪ فئة ٣ « «	٥٥ر٥٩٧ر٤٨٥ر٣٠	ف ذهب
٦٥٥ر٢٥٢ « ٥٪ جديدة « «	٢٢٥ر٥١٤ر١١٩	ف ذهب

٤ ـ حصيلة من بناء وتحسين القناة ٢٦١ر١٩٦ر٨٧٣ر٧٧ ف ذهب

٥ ـ مأخوذ من احتياطى أعمال التحسين ٦٦ر٧١٥ر٦١٥ر٠٢ « «

المجموع ٩٥٠ر٩١١ر٧١٠ر٤٠ « «

٦ ـ من ميزانيات السنوات ٤٧ إلى ١٩٥٢ ٢٢ر٢٣٧ر١٧٤ر١٥٧ر٥ فرنكا

لأعمال التحسين = ١٦ر٠٤١ر١٤٨ر٥٠ ف ذهب

٧ ـ من ميزانية سنة ١٩٥٣ تحسين ٢٤٤ر٧١٢ر٠٢٦ فرنكا

= ٢ر١٧٠ر٤٦٤ر٨٢ ذهب

حتى آخر ديسمبر سنة ٥٣ المجموع الكلى ١ر٠٠٣ر٢٠٠ر٢١٦ر٣٨ فرنكا ذهبا

ثالثا — حساب سنة ١٩٥٣

١ ـ المصروفات :

١ ـ أعباء اجتماعية :

سندات ٣٪ فئة ٢ ، فوائد واستهلاك	٥٠٢ر٣٠٠٠ر٦٢٥	فرنكا
معاش أسرة المدعو فرديناند دى لسبس	٨ر٥٨٦ر٥٥٩	«
احتياطى لصندوق المعاش ومشترى حقوق معاش	١ر٦٤٢ر٢٧١ر٥٨٥	«
ضرائب	٥٥٨ر٤٠٢ر٥٠٧	«
رقابة الحكومة المصرية (مرتب القومسير)	٣ر٠١٥ر٠٠٠	«
اتاوة الحكومة المصرية	٩٥٥ر٥٧٦ر٨٠٥	«
المجموع	٣ر٦٧٠ر١٥٣ر٠٨١	«

٢ ـ الموظفون ومصاريف الادارة والاستغلال :

المكتب الادارى في باريس	٨٥٥ر٥٦٩ر٥٦١	فرنكا

مكتب لندن ومكتب نيويورك	٨٩٫٠٥٤٫٩٤٣ فرنكا
فى مصر :	
مصاريف عمومية للادارة	١٫٣٤٧٫٦٤٤٫١١٠ «
استغلال القناة وميناء بورسعيد	٢٫٤٤٣٫٠١٦٫٧٣١ «
صيانة القناة وميناء بورسعيد	٢٫١٠٨٫٠٣٩٫٢٠٣ «
صيانه الآلات والمهمات	١٫٦٨١٫١٨٤٫٩٦٣ «
أعمال إضافية	١٫٧٦٠٫٦٢٩٫٣٠٩ «
	٩٫٣٤٠٫٥٠٦٫٣١٦ «
١٠٫٢٨٥٫١٢١٫٨٢٠	
٣ ـ الأملاك المشتركة (حصة الشركة فى الأعباء)	٣١٫٠٣٠٫١٠٣ «
مصاريف الاستغلال فى سنة ١٩٥٣ هى	١٣٫٩٨٦٫٣٠٥٫٠٠٤ «
فوائد واستهلاك رأسمال	١٫١٥٢٫٦٣٢٫٠٠٤ «
مصاريف أخرى	٢٦٧٫٥٠٠٫٠٩٨ «
مجموع المصاريف	١٥٫٤٠٦٫٤٣٧٫٢٦٢ «
الربح القابل للتوزيع	
الحصيلة الكلية	٣٠٫٨٥٣٫٥٣٠٫٥١٤ «
تخصم المصاريف وهى	١٥٫٤٠٦٫٤٣٧٫٢٦٢ «
فائض الدخل	١٥٫٤٤٧٫٠٩٣٫٢٥٢ «
من سنة ١٩٥٢	٩١٫٥٠٠٫٨٠٥ «
الربح	١٥٫٥٣٨٫٥٩٤٫٠٥٧ «

الايرادات

الايرادات المالية :

إيراد المال السائل	١٦٫٨٧٣٫٨٤٥	ف
« « الموظف لآجال قصيرة	٤١٣٫١٧٦٫٢٠٥	«
« « « « « طويلة	٤٩٤٫٠٨٨٫٧٠٨	«
فائدة القيم المحبوسة كتأمينات	٥٠٫٠٠٠٫٨١٩	«
موارد أخرى	١٤٫٧٨١٫٦٥٨	«
المجموع	٩٨٨٫٩٢٠٫٧٣٥	

رسوم المرور :

رسوم المرور الأصلية	٢٩٫٠٤٩٫٨٥٦٫٩٥٥	ف
رسوم مختلفة (إرشاد وسحب الخ)	١٨٤٫٨٩٣٫٢٣٥	
	٢٩٫٢٣٤٫٧٥٠٫١٩٠	ف

إيرادات إضافية :

إيجار مبان	١٠٦٫٥٨٥٫٦٩٣	«
بيع مياه	٢١٩٫٧٢٤٫٢٨١	«
موارد شتى	٢٣٧٫٣٧٨٫٢٣٣	«
	٥٦٣٫٦٨٨٫٢٠٧	«
إيراد الشركة من الأملاك المشتركة	١٦٫٤٩٥٫٧٣٧	«
الدخل الاجمالى	٣٠٫٨٠٣٫٨٥٤٫٨٦٩	«
يضاف لذلك	٤٩٫٦٧٥٫٦٤٥	«
الدخل العام	٣٠٫٨٥٣٫٥٣٠٫٥١٤	«

توزيع الربح الصافى حسب المادة ٦٣ من النظام الأساسى

	التوزيع الكلى	وزع تحت الحساب	الباقى للتوزيع
٧١ ٪ للمساهمين	٧ر٤٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ف	٢ر٣٢٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ف	٥ر٠٨٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ف
١٥ ٪ حصة الحكومة المصرية المباعة	١ر٥٦٣ر٣٨٠ر٢٨٢	٤٩٠ر١٤٠ر٨٤٥	١ر٠٧٣ر٢٣٩ر٤٣٧
١٠ ٪ لمن يسمون مؤسسين	١ر٠٤٢ر٢٥٣ر٥٢١	٣٢٦ر٧٦٠ر٥٦٣	٧١٥ر٤٩٢ر٩٥٨
٢ ٪ لمجلس الادارة	٢٠٨ر٤٥٠ر٧٠٤	٦٥ر٣٥٢ر١١٣	١٤٣ر٠٩٨ر٥٩١
٢ ٪ للموظفين والعمال	٢٠٨ر٤٥٠ر٧٠٤	٦٥ر٣٥٢ر١١٣	١٤٣ر٠٩٨ر٥٩١
	١٠ر٤٢٢ر٥٣٥ر٢١١	٣ر٢٦٧ر٦٠٥ر٦٣٤	٧ر١٥٤ر٩٢٩ر٥٧٧

الخلاصة

لسنا متخصصين فى الشئون المالية ، حتى نقوم بفحص دقيق لحسابات الشركة وميزانياتها السنوية . ولكنا حرصنا على أن نضع فى متناول رجال المال والاقتصاد بعض البيانات والأرقام الهامة والجداول التى ضمناها فصول هذا الباب من الجزء الثانى من الكتاب ، رجاء أن يعطوا هذه المسائل ماتستحقه من الفحص والعناية الدقيقة ، حتى يحددوا موقف مصر من تلك الشركة الاستعمارية من النواحى المالية والحسابية .

ولكنا فى نطاق معلوماتنا العامة ، ومن غير حاجة لخبرة فى الأرقام والمسائل المالية ، نستطيع أن نستخلص النتائج الآتية وننبه إليها .

أولا — استهلكت الشركة رأس المال المكتتب به عشرات من المرات ، ويبلغ دخلها السنوى الآن أضعاف رأس المال . وهذه مسألة يجب أن تكون محل نظر فى تقدير الضرائب المستحقة للحكومة المصرية على مختلف ضروب نشاط الشركة ، وأوراقها المالية وغير ذلك ، مما سنلقى عليه مزيدا من الضوء فى الباب الثالث من هذا الكتاب .

وفى الوقت نفسه تدل الأرقام الخيالية التى تضمنتها الميزانيات على خسارة بالغة ، تصيب الخزانة المصرية ، إذ تحتفظ الشركة بأموالها فى الخارج ، بل وتنتهى مواردها إلى لندن ، ويجب أن تدخل هذه الأموال مصر ، وتكون تحت رقابة الحكومة المصرية ، ومعروف أن أكثرها يحصل بالعملة الصعبة ومعروف أيضا أن الشركة مصرية مساهمة ، وتباشر نشاطها فى مصر ، وأوراقها المالية ليست إلا أوراقا مصرية ، ونترك لمراقبة النقد أن تبين لنا ما إذا كان وجود تلك الأموال فى الخارج يعد تهريبا أم لا !!

ثانيا — تضع الشركة ميزانياتها بطريقة تحكمية ، ولا تقوم الحكومة

المصرية برقابتها والاشراف عليها فى ذلك ، فيكتنف هذه الميزانيات غموض ظاهر فى كثير من البنود كما ينفسح المجال للتلاعب والغش .

وينبغى أن تجرى جميع أعمال الشركة الحسابية تحت إشراف الحكومة المصرية ، وألا يعتمد أى مبلغ ، أو تعتمد الميزانية إلا بموافقة الجهة الادارية التى تعينها الحكومة لمراقبة أعمال الشركة .

ثالثا — حرصت الشركة على تضمين ميزانياتها ، بيانات تفصيلية عن تكاليف القناة ، ولكنها تستعمل اصطلاحا فاجرا فتقول عنها ثمن القناة ، لتوحى إلى الشعوب التى لا تعرف الحقيقة أن القناة ملك لها ، ويجب أن يحرم عليها استعمال تلك المصطلحات ، فالقناة من أملاك الدولة العامة ، وكل الذى تستطيع أن تكتبه فى هذا الباب من أبواب الميزانية هو رأسمال المنشأة أى الشركة .

ومن ناحية أخرى تعمد الشركة إلى رفع أثمان المبانى والمهمات اعتباطا كلما ارتفعت الأسعار عموما كما حدث فى أثناء الحرب ، وهى تعمد للمبالغة لحاجة فى نفس يعقوب

رابعا — تقدر الشركة موجوداتها بسعر الذهب ولكنها لا تسير على قاعدة الذهب فى محاسبة الغير وهذه طريقة شيطانية مخالفة للأصول المرعية كما سنبين قبل نهاية هذا الباب

وعلى الجملة ، يجب أن نأخذ ميزانيات الشركة وأوراقها بتحفظ شديد ، ويجب أن تعامل بمقتضى القوانين والعرف التجارى فى مصر .



الفصل السادس

أرباح الشركة

نستطيع من دراسة أرقام الملاحة في القناة أن نعرف بصفة إجمالية إلى أى مدى استطاع الغرب أن يستغل طيبات الشرق وينتفع بأسواقه منذ افتتاح قناة السويس لحركة مرور البواخر ، بل يتضح أن أوروبا تدين بثروتها ونهضتها الصناعية والعمرانية لهذه القناة ، والقناة لم تخدم الأغراض الانسانية كما خيل للوالى الذى منح الالتزام ، وإنما كانت كنزا للغرب ، ولعنة للشرق فقد استنزفت دماءه وامتصت ثرواته بيد الاستعمار الغشوم وبوساطة قناة مصر . وإلى جانب هـذا الثراء الهائل ، هناك ثروات ضخمة ، دخلت جيوب عصابة استعمارية أخرى ، وهم أولئك الذين ينتفعون بدخل شركة قناة السويس ، وأولئك هم :

(أولا) المساهمون ، وتملك حكومة انجلترا ٤٤ ٪ من الأسهم .

(ثانيا) أصحاب السندات التى أصدرتها شركة قناة السويس .

(ثالثا) الشركة المدنية التى ظفرت فى سنة ١٨٨٠ بنصيب مصر فى صافى إيراد الشركة ، وقدره ١٥ ٪ .

(رابعا) الفئة التى يسمونها بالمؤسسين ، وورثتهم ، ومن تلقوا الحقوق عنهم ، وهؤلاء يحصلون على ١٠ ٪ .

(خامسا) مجلس الادارة بنسبة ٢ ٪ .

(سادسا) الأجانب ، من مقاولين ، وموردين ، وموظفين ، وغيرهم .

وأما البلد صاحب القناة ، فلم يتركوا له ، إلا ما تجود به أنفسهم من فتات الموائد . ويهمنا أن نبين هذه الحقائق بالأرقام ، فيما يلى :

(أولا) دخل الشركة بالتفصيل :

١ — فى المدة من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٩٠ :

(هذه الأرقام مستقاة من دفاتر الشركة ، وقد أكدها سير آرنولد ولسون
ونرجو أن يضرب الرقم فى مليون فرنك لمعرفة الرقم الصحيح)

السنة	رسوم المرور والملاحة				توظيف مال ونحوه	ايراد أملاك ثابتة ومنقولة	موارد أخرى	المجموع
	سفن	مسافرون	ارشاد وغيره	المجموع				
١٨٧٠	٤ر٣٥	٠ر٢٦	١ر١١	٥ر٥٢	٠ر٢٢	٠ر٢٩	٣ر٠٤	٩ر٢٧
١٨٧١	٧ر٦٠	٠ر٤٦	١ر١٩	٩ر٢٥	٠ر٠٨	١ر٠٧	٢ر٨٨	١٣ر٢٨
١٨٧٢	١٤ر٣٤	٠ر٦٨	١ر٥٧	١٦ر٥٩	٠ر٤٦	١ر٠٦	٠ر٢١	١٨ر٣٢
١٨٧٣	٢٠ر٨٣	٠ر٧٣	١ر٦٤	٢٣ر٢٠	٠ر٤٥	٠ر٩٨	٠ر٢٠	٢٤ر٨٣
١٨٧٤	٢٢ر٦٥	٠ر٧٤	١ر٧٢	٢٥ر١١	٠ر٤٨	٠ر٥٠	٠ر٦٤	٢٦ر٧٣
١٨٧٥	٢٦ر٤٣	٠ر٨٤	١ر٨٥	٢٩ر١٢	٠ر٦٣	٠ر٨٥	٠ر٢٥	٣٠ر٨٥
١٨٧٦	٢٧ر٦٣	٠ر٧٢	١ر٨٠	٣٠ر١٥	٠ر٢٩	٠ر٥٤	٠ر١٩	٣١ر١٧
١٨٧٧	٣٠ر١٨	٠ر٧٣	٢ر٠٤	٣٢ر٩٥	٠ر٢٥	٠ر٥٤	٠ر٢٤	٣٣ر٩٨
١٨٧٨	٢٨ر٣٤	٠ر٩٩	١ر٩٦	٣١ر٢٩	٠ر٤٤	٠ر٥٢	٠ر٢٥	٣٢ر٥٠
١٨٧٩	٢٧ر١٣	٠ر٨٥	١ر٩٠	٢٩ر٨٨	٠ر٣٥	٠ر٤٤	٠ر٢٨	٣٠ر٩٥
١٨٨٠	٣٦ر٤٩	١ر٠١	٢ر٤٩	٣٩ر٩٩	٠ر٥٦	٠ر٥٥	٠ر٧٢	٤١ر٨٢
١٨٨١	٤٧ر١٩	٠ر٩١	٣ر٦٤	٥١ر٧٤	١ر٩١	٠ر٥٥	٠ر٤٨	٥٤ر٦٨
١٨٨٢	٥٥ر٤٣	١ر٣١	٤ر٣٤	٦١ر٠٨	١ر٣١	٠ر٥٤	٠ر٤٨	٦٣ر٤١
١٨٨٣	٦٠ر٥٥	١ر١٩	٤ر٤٠	٦٦ر١٤	٠ر٩١	١ر٠٩	٠ر٣٨	٦٨ر٥٢
١٨٨٤	٥٨ر٦٣	١ر٥٢	٢ر٤٩	٦٢ر٦٤	٠ر٩٤	١ر٤٣	٠ر٤٠	٦٥ر٤١
١٨٨٥	٦٠ر٠٦	٢ر٠٦	٠ر٣٦	٦٢ر٤٨	٠ر٩٨	١ر١٨	٠ر٤١	٦٥ر٠٥
١٨٨٦	٥٤ر٧٧	١ر٧١	٠ر٣٢	٥٦ر٨٠	١ر٠٠	٠ر٦٩	٠ر٥٣	٥٩ر٠٢
١٨٨٧	٥٥ر٩٩	١ر٨٣	٠ر٣٠	٥٨ر١٢	٠ر٩٢	٠ر٨٤	٠ر٦٣	٦٠ر٥١
١٨٨٨	٦٣ر٠٤	١ر٨٤	٠ر٣٦	٦٥ر٢٤	١ر١٥	٠ر٨٣	٠ر٤٨	٦٧ر٧٠
١٨٨٩	٦٤ر٤١	١ر٨١	٠ر٣٧	٦٦ر٥٩	١ر٤٠	١ر٢٩	٠ر٤٨	٦٩ر٦٧
١٨٩٠	٦٥ر٤٣	١ر٦١	٠ر٣٩	٦٧ر٤٣	١ر٦٧	٠ر٨٩	٠ر٤٧	٧٠ر٤٦

٢ — من سنة ١٨٩١ إلى سنة ١٩١٧ (يضرب كل رقم فى مليون فرنك)

السنة	الرسوم: سفن	الرسوم: مسافرون	الرسوم: رسوم أخرى	الرسوم: مجموع	توظيف رأسمال	ايراد أملاك	موارد أخرى	تابع ما قبله	من الاحتياطى	المجموع الكلى
١٨٩١	٨١ر٥٤	١ر٩٥	٠ر٤٦	٨٣ر٩٥	١ر٨٢	٠ر٦٣	٠ر٤٧	—	—	٨٦ر٨٧
١٨٩٢	٧٢ر٦١	١ر٩٠	٠ر٣٨	٧٤ر٨٩	١ر٦٩	٠ر٧٨	٠ر٤٥	—	—	٧٧ر٨١
١٨٩٣	٦٨ر٨٦	١ر٨٧	٠ر٣٨	٧١ر١١	١ر٥٥	٠ر٦٩	٠ر٤٩	—	٢ر٧٤	٧٦ر٥٨
١٨٩٤	٧٢ر١٢	١ر٦٦	٠ر٣٥	٧٤ر١٣	١ر٣٨	٠ر٥٣	٠ر٩١	—	—	٧٦ر٩٥
١٨٩٥	٧٥ر٩٣	٢ر١٧	٠ر٣٢	٧٨ر٤٢	١ر١٥	٠ر٢٩	٠ر٨٤	—	—	٨٠ر٧٠
١٨٩٦	٧٦ر٤٩	٢ر٠٨	٠ر٣٩	٧٩ر٩٦	١ر١٩	٠ر٣٢	٠ر٧٥	—	—	٨٢ر٢٢
١٨٩٧	٧٠ر٩٢	١ر٩١	٠ر٣٨	٧٣ر٢١	١ر٢٩	٠ر٣٣	٠ر٧٧	—	١ر٦٠	٧٧ر٢٠
١٨٩٨	٨٢ر٦٦	٢ر٢٠	٠ر٤٧	٨٥ر٣٣	١ر٤٠	٠ر٢٥	٠ر٩٣	—	—	٨٧ر٩١
١٨٩٩	٨٨ر٧٠	٢ر٢١	٠ر٤٥	٩١ر٣٦	١ر٩٢	٠ر١٦	٠ر٨٨	—	—	٩٤ر٣٢
١٩٠٠	٨٧ر٢٨	٢ر٨٣	٠ر٦٠	٩٠ر٧١	١ر٦٨	٠ر١٣	٠ر٩٣	٠ر٩٩	—	٩٤ر٤٤
١٩٠١	٩٧ر٠٤	٢ر٧٠	٠ر٦٠	١٠٠ر٣٤	١ر٦١	٠ر١٦	١ر٠١	٠ر٣٥	—	١٠٣ر٣٧
١٩٠٢	١٠١ر٠٣	٢ر٣٣	٠ر٤٤	١٠٣ر٧٠	٢ر٠١	٠ر٤٢	٠ر٧٢	٠ر٠١	—	١٠٦ر٨٦
١٩٠٣	١٠٠ر٩٤	١ر٩٦	٠ر٦٩	١٠٣ر٥٩	٢ر٤٢	٠ر٢٦	٠ر٦١	١ر٢٤	—	١٠٨ر١٢
١٩٠٤	١١٣ر١٨	٢ر١١	٠ر٦٨	١١٥ر٩٧	٢ر٣٣	٠ر٢٧	٠ر٦١	٠ر٢٨	—	١١٩ر٤٦
١٩٠٥	١١٠ر٦٢	٢ر٥٣	٠ر٧٢	١١٣ر٨٧	٢ر٤٦	٠ر٣٣	٠ر٦٥	٠ر١٥	—	١١٧ر٤٦
١٩٠٦	١٠٣ر٧٠	٣ر٥٤	٠ر٨٦	١٠٨ر١٠	٢ر٧٠	٠ر٤٥	٠ر٧٤	٠ر٠٢	٣ر٨٠	١١٥ر٨١
١٩٠٧	١١٢ر٨٠	٢ر٤٤	٠ر٨٤	١١٦ر ٨	٢ر٧٦	٠ر٤٩	٠ر٧٩	٠ر٠٦	—	١٢٠ر١٨
١٩٠٨	١٠٥ر٤٠	٢ر١٩	٠ر٨٥	١٠٨ر٤٤	١ر٨٦	٠ر٣٠	٠ر٨٩	٠ر٠٥	٧ر٠٠	١١٨ر٥٤
١٩٠٩	١١٧ر٧٦	٢ر١٣	٠ر٨٠	١٢٠ر٦٩	١ر٦١	٠ر٢٤	٠ر٩٤	٠ر١٨	—	١٢٣ر٦٦
١٩١٠	١٢٧ر٢٠	٢ر٣٤	٠ر٨٦	١٣٠ر٤٠	٢ر٠٧	٠ر٢٥	٠ر٩٨	٠ر٤٠	—	١٣٤ر١٠
١٩١١	١٣١ر٠٤	٢ر٧٥	٠ر٩٧	١٣٤ر٧٦	٢ر٢٣	٠ر١٦	٠ر٨٩	٠ر٢٢	—	١٣٨ر٢٦
١٩١٢	١٣٢ر٩٣	٢ر٥٠	١ر٠٠	١٣٦ر٤٣	٢ر٣٤	٠ر١٣	١ر٠٢	٠ر٣٤	—	١٤٠ر٢٦
١٩١٣	١٢٢ر٩٩	٢ر٦٥	١ر٠٤	١٢٦ر٦٨	٢ر٠٩	٠ر١٠	١ر٠٦	٠ر٤٧	٣ر٥٠	١٣٣ر٩٠
١٩١٤	١١٧ر٣١	٣ر٧٣	١ر١٠	١٢٢ر١٤	١ر٧٠	٠ر٠٧	١ر٢١	٠ر٠٦	—	١٢٥ر١٨
١٩١٥	٩٠ر٢٨	٢ر٠١	١ر٦٧	٩٣ر٣٦	٢ر٦٦	٠ر٠٨	١ر٥٣	١٨ر٧٠	—	١١٦ر٩٣
١٩١٦	٧٦ر١٢	٢ر٨٠	١ر٥٦	٨٠ر٤٨	٢ر٨٠	٠ر٠٧	١ر٧٠	١١ر٤٥	—	١٠٠ر٥٠
١٩١٧	٦١ر٠٨	١ر٤١	١ر٥٩	٦٤ر٠٨	٥ر٦٦	٠ر١١	٢ر١٨	١٠ر٣٤	—	٨٢ر٣٦

(يضرب كل رقم فى مليون فرنك مع ملاحظة أن الأرقام فى الجدول الأول والثانى والثالث بالفرنك الذهب لغاية سنة ١٩٢٧ ، وابتداء من سنة ١٩٢٨ بالفرنكات الجديدة وسعرها ٤٫٩٢٥ لكل فرنك ذهب) .

السنة	الرسوم: السفن	الرسوم: المسافرون	الرسوم: رسوم أخرى	الرسوم: المجموع	توظيف رأسمال	الربح من فروق العملة	إيراد أملاك	فوائد أخرى	متنوعة	من الاحتياطى	المجموع الكلى
١٩١٨	٧٠٫٧٤	١٫٠٥	٣٫٠١	٨٣٫٤٠	٥٫٩٢	٠٫٤٠	٠٫١٣	٣٫١٢	٣٫٩٨	٦٫٥٠	١٠٣٫٤٥
١٩١٩	١٣٦٫٩٧	٥٫١٦	٢٫٩٦	١٤٥٫٠٩	٧٫٤٨	٢٨٫٨٨	٠٫٥٨	٢٫٧٨	٠٫٥٣	—	١٨٥٫٢٤
١٩٢٠	١٤٤٫٥٩	٤٫٧٥	٢٫٥٨	١٥١٫٩٢	١٠٫٨٨	١٠١٫٧٧	١٫٠٠	١٫٨٩	٠٫٥١	—	٢٦٧٫٩٧
١٩٢١	١٤٤٫٥٩	٢٫٧٣	٢٫٠٧	١٤٩٫٢٩	٩٫٠٥	٩٨٫٦١	١٫٠١	٢٫١٧	٠٫٣٢	—	٢٦٠٫٤٥
١٩٢٢	١٦٢٫٦١	٢٫٥٥	١٫٦٩	١٦٦٫٨٥	٩٫٥٥	١٢٦٫١٧	١٫٠٦	١٫٨٣	٠٫٩٥	—	٣٠٦٫٤١
١٩٢٣	١٧١٫٩٦	٢٫٢٨	١٫٥٣	١٧٥٫٧٧	١٢٫٥٩	١٢٨٫١٧	١٫٠٢	١٫٧٠	٢٫١١	—	٤٢١٫٣٦
١٩٢٤	١٨٢٫٥٦	٢٫٤٥	١٫٤٧	١٨٦٫٤٩	٤٫٨٠	٣١٤٫٦٠	٠٫٩٦	١٫٧٤	٣٫٧٣	—	٥١٢٫٣٢
١٩٢٥	١٨٩٫٤٣	٢٫٤٩	١٫٥٤	١٩٣٫٤٦	٢٧٫٤١	٣٨٤٫٨٠	١٫١٤	١٫٨٧	٢٫٥٠	—	٦١١٫١٨
١٩٢٦	١٨٣٫٨٧	٢٫٦٤	١٫٥٨	١٨٨٫٠٩	٢٤٫٢٢	٥٣١٫٠٨	١٫٢١	١٫٩٥	٢٫٠٧	—	٧٤٨٫٦٢
١٩٢٧	٢٠٣٫٩٧	٣٫١٧	١٫٥٥	٢٠٨٫٦٩	٢٨٫٨٢	٥٤٣٫٩٩	١٫١٤	١٫٩٥	٠٫٩٢	—	٧٨٥٫٥١
١٩٢٨	١٫٠٥٧٫٥٢	١٤٫٢٥	٧٫٦٢	١٫٠٧٩٫٣٩	٤٤٫١٨	٢٦٫٧٦	٦٫٠٤	١٠٫٧٤	٣٫١٥	—	١٫١٧٠٫٢٦
١٩٢٩	١٫١٠٠٫٣٤	١٤٫٨٤	٩٫٢٩	١٫١٢٤٫٤٧	٤٩٫٠٥	—	٥٫٦٦	١٠٫٧٧	٤٫١١	—	١٫١٩٤٫٠٦
١٩٣٠	١٫٠٢٢٫٩٦	١٣٫٨٤	٧٫٣٢	١٫٠٤٤٫١٢	٣٧٫٩٧	—	٥٫٨٤	١٠٫٦٢	٣٫٢٦	—	١٫١٠٣٫٨١
١٩٣١	٩١٨٫٣٨	١٢٫٢٤	٦٫٤٢	٩٣٧٫٠٤	٢٦٫٠٨	—	٦٫١٤	١٠٫٦١	١٫٤٤	٥٠٫٠٥	١٫٠٣١٫٣١
١٩٣٢	٧٨٣٫٥٠	١١٫٨٢	٤٫٨٩	٨٠٠٫٢١	١٩٫٦٦	—	٥٫٩٢	٨٫٣٧	٣٫٩٠	١١٫٤٥	٨٤٩٫٥١

٣ — من سنة ١٩٣٤ — ١٩٥٤

لا حاجة بنا لاعادة الأرقام ، وقد أوردناها مفصلة فى جداول ، وردت بالفصل السابق ، من هذا الكتاب ، فنرجو أن يرجع إليها القارىء ، وسيجد أرقام الدخل العام ومفرداته مفصلة في تلك الجداول ، حتى آخر ميزانية ، أعلنت عنها الشركة ، فى اجتماع الجمعية للمساهمين ، فى باريس فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ .

ويستطيع المحاسبون القانونيون أن يقوموا بتحويل الدخل العام فى مراحله المختلفة ، إلى عملة مصرية ، وسيتبين لهم أن هذا الدخل منذ سنة ١٨٧٠ إلى الآن ، قد زاد كثيرا عن ألف وخمسمائة مليون من الجنيهات ، أى أن الشركة استردت رأسمالها أكثر من مائة مرة .

وحسبنا الآن ، أن نبين من هم الذين ينتفعون بهذه الأموال الطائلة ، وسيظهر لكل ذى عينين ، أن الاستعماريين والانتهازيين ، هم الذين يحصلون على هذه الأموال ، وأما مصر ، فلا تحصل على شيء يذكر ، فلا ينبغى أن يمنوا عليها ، ويقولوا إن القناة كانت خيرا وبركة .

من هم المنتفعون ؟

أولا — أصحاب الأسهم : طبقا للمادة ٦٢ من نظام الشركة الأساسى ، يبدأ توزيع الدخل العام ، بسداد ما يسمى بالأعباء الاجتماعية ، أى السندات ونحوها ، والقروض ، ثم يدفعون ٥ ٪ فائدة السهم المضمونة بمقتضى المادة ٥٩ من النظام الأساسى ، ويخصم مبلغ للاحتياطى .

وما يتبق يسمى بالربح الصافى ، أو فائض الربح ، ويوزع بالنسب الآتية :

١٥ ٪ حصة الحكومة المصرية (التى بيعت للشركة المدنية) .
١٠ ٪ للذين يسمون مؤسسين .
٣ ٪ لأعضاء مجلس الادارة .
٢ ٪ إعانات ومكافآت ومعاشات للعمال والموظفين .
٧٠ ٪ توزع على المساهمين .

وفى ٢٤ أغسطس سنة ١٨٧١ صدر قرار من الجمعية الغمومية للمساهمين ، ووافق عليه والى مصر ، فى ١٤ أكتوبر سنة ١٨٧١ ، وهذا القرار خفض حصة أعضاء مجلس الادارة إلى ٢ ٪ ورفع حصة المساهمين ، إلى ٧١ ٪ .

أسهم التمتع : وتنص المادة ٦٦ من النظام الأساسى ، على استهلاك الأسهم ، فى مدة الالتزام الـ ٩٩ سنة ، بحيث إذا حل يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، تكون جميع الأسهم ، قد استهلكت ، وذلك طبقا لجدول استهلاك ملحق باللائحة التى صدر بها فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ . ويبدو أن الشركة لم تحترم هذا النص ، بدليل أنه لم يتبق من فترة الالتزام إلا أربعة عشر عاما ، ومازال قدر كبير من الأسهم فى التداول ، ولم يستهلك شىء من أسهم حكومة انجلترا حتى الآن ، وهى تحمل وحدها مسئولية ما يترتب على هذا العبث .

هذا ويخصم من الدخل العام سنويا مبلغ يساوى ٤٠ر من رأس المال الأصلى ، وهو ٠٠٠ر٠٠٠ر٢٠٠ فرنك ، لسداد قيمة الأسهم التى تستهلك ، ويتم هذا الخصم ، قبل توزيع الأرباح . وللتأكد من تمام استهلاك الأسهم ، فى المواعيد ، جاء فى المادة ٦٦ من النظام الأساسى ، أنه إذا لم تف موارد الشركة ، فى سنة أو أكثر ، بسداد قيمة الأسهم التى تستهلك ، فان الفرق يغطى من الاحتياطى ، وإذا لم يف الاحتياطى ، يؤخذ الباقى من صافى إيراد السنوات التالية بالأفضلية ، على المستحقين لهذا الصافى .

وإلى سنة ١٩٣٤ ، كانت الشركة تقدر أن المطلوب لاستهلاك الأسهم ولفوائدها يبلغ فى كل سنة ٤٩٠ر٠٨٠ر١٠ من الفرنكات الذهب ، ويقل المطلوب لهذا الباب ، سنة بعد أخرى ، حسب استهلاك الأسهم .

وطبقا للمادة ٦٦ المشار إليها ، يجرى الاستهلاك سنويا ، بمقر الشركة الرئيسى (١) ، بطريق السحب فى جلسة علنية ، وذلك فى ١٥ ديسمبر من كل سنة ، ويتم دفع المبالغ المطلوبة للمساهمين فى ٢ يناير من السنة التالية .

والسهم الذى يستهلك بطريق السحب ، يعطى لحامله سهم تمتع ، يخول له نفس حقوق السهم الأصلى ، فيما عدا الـ ٥ ٪ من رأس المال ، وهى الفائدة المضمونة .

أوراق الشركة المالية

أوراق الشركة الموجودة الآن ، فى التداول هى :

١ — السهم فى رأس المال ، وقيمته الأصلية ٢٥٠ فرنك .

٢ — سهم التمتع .

٣ — حصة المؤسسين.

٤ — السندات ٣ ٪ ، الفئة الثانية .

٥ — « « « الثالثة .

٦ — حصة الشركة المدنية التى تأسست للحصول على ١٥ ٪ التى كانت مقررة للحكومة المصرية .

وهذه الأوراق المالية ، موجودة فى بورصات باريس ، وليون ، وبعض أقاليم فرنسا ، وفى بورصة الأوراق المالية بالاسكندرية .

وتعد هذه الأوراق ، فى نظر القانون الفرنسى أوراقا مالية أجنبية (فيما عدا أوراق الشركة المدنية المشار إليها فى البند السادس) ، فهى أوراق مالية مصرية ، ومع ذلك أدت المغالطة لادراجها فى قائمة الأوراق المالية الفرنسية .

وقد رخص رسميا بتداول أسهم شركة قناة السويس فى بورصة باريس منذ سنة ١٨٦٢ .

---

(١) ولكنه يجرى بمكتبها الادارى فى باريس الذى ابتلع اختصاص المكتب الرئيسى .

وفى أول يناير سنة ١٩٤٦ ، كان فى التداول ٦١٠ر٥١٨ سهم أصلى ، و ١٨٩ر٤٨٢ أسهم تمتع ، و ١٢٣ر٨١٧ ، بفائدة ٣ ٪ ، من الفئة الثانية ، وأصلها ٢٣٨ر٩٦٤ ، استهلك منها فى ذلك التاريخ ١١٥ر١٤٧ سندا و ٣٦ر٦٦٠ سندات ٣ ٪ من الفئة الثالثة ، من بين ٧٥ر٠٠٠ سند ، استهلك منها ، فى ذلك التاريخ ٣٨ر٣٤٠ ، وقد جرى الاستهلاك فى السنوات التالية ، كما بينا فى الفصل الرابع . وقد ذكرنا ، فى غير موضع ، أن أسهم حكومة انجلترا ، محبوسة عن التداول .

وفيما يلى جدول يبين دخل الأسهم ، منذ سنة ١٨٧٠ (بالفرنكات) :

السنة	السهم الأصلى	سهم التمتع	السنة	السهم الأصلى	سهم التمتع
				(لما ضوعفت الأسهم)	
١٨٧٠	٢٥ ف	—	١٩٢٤	٣٢٧ر٨١٤ ف	٣١٤ر٦٨٤ ف
١٨٨٠	٤٦ر٨٨٦	٢١ر٨٨٦ ف	١٩٢٥	٤٢٤ر٩٨٤	٤١٢ر٤٨٤
١٨٩٠	٩٢ر٦٨٦	٦٧ر٦٨٦	١٩٢٦	٥٤٤ر٠١٧	٥٣١ر٥١٧
١٩٠٠	١١٦ر ٥٣	٩١ر ٥٣	١٩٢٧	٥٧٧ر ٥٢	٥٦٥ر ٠٢
١٩١٠	١٧١ر ٣٠	١٤٦ر ٣٠	١٩٢٨	٦٤٤ر ٥٧	٦٣٢ر ٠٧
١٩١١	١٧٩ر ٥٥	١٥٤ر ٥٥	١٩٢٩	٦٦٧ر ٠١	٦٥٤ر ٥١
١٩١٢	١٧٩ر ٩٤	١٥٤ر ٩٤	١٩٣٠	٦٥٠ر ٠١	٦٣٧ر ٥٠
١٩١٣	١٨٠ر ٩٥	١٥٥ر ٩٥	١٩٣١	٦٠٥ر ٠١	٥٤٣ر ٤٤
١٩١٤	١٣٤ر ٤٤	١٠٩ر ٤٤	١٩٣٢	٥١٠ر ٠١	٤٤٨ر ٤٤
١٩١٥	١٣٤ر ٢٨	١٠٩ر ٢٨	١٩٣٣	٥٢٥ر ٠١	٤٦٣ر ٤٤
١٩١٦	١٠٢ر ٥٨	٧٧ر ٥٨	١٩٣٤	٥٢٥ر ٠١	٤٦٣ر ٤٤
١٩١٧	٧٧ر ١٠	٥٢ر ١٠	١٩٣٥	٥٤٠ر ٠١	٤٩٠ر ٦٨
١٩١٨	١١٣ر ٦٠	٨٨ر ٦٠	١٩٣٦	٦٠٠ر ٠١	٥٥٥ر ٣٩
١٩١٩	٢١٠ر —	١٨٥ر ٠٠	١٩٣٧	٨٢٠ر ٠١	٧٥٦ر ٣٦
١٩٢٠	٢٨٠ر —	٢٥٥ر ٠٠	١٩٣٨	٩٠٠ر ٠١	٨١١ر ٩٤
١٩٢١	٢٨٩ر ٩٤	٢٦٤ر ٩٤	١٩٣٩	٥٨٠ر ٠١	٤٩٢ر ٦٣
			١٩٤٠—١٩٤٥	(لم توزع حصص)	
١٩٢٢	٣٦٦ر ٩٣	٣٤١ر ٩٣	١٩٤٦	٤ر٣٨٦ر٣٨	٣٩٠٠
١٩٢٣	٤٩٣ر ٧١	٤٦٨ر ٧١	١٩٤٧	٣ر٦٨٦ر٣٨	٣٢٠٠
			١٩٤٨	٧ر٩١٥ر٥٧	٧٠٠٠

وكانت حصة السهم من الربح فى سنة ١٩٥١ ، ٩٠٠٠ فرنك ، أعطيت للسهم الأصلى وسهم التمتع على السواء ، وبلغت الـ ٥ ٪ الثابتة التى ينالها صاحب السهم الأصلى ١٤٢٩ فرنكا ، فيكون مجموع ما حققه من فائدة ١٠٫٤٢٩ فرنكا .

وفى ميزانية سنة ١٩٥٣ ، تقرر توزيع كوبونات عن استغلال سنة ١٩٥٢ بنفس الأرقام ، التى وزعت فى السنة السابقة .

وفى ميزانية سنة ١٩٥٤ ، نال السهم الأصلى وسهم التمتع ، عن استغلال سنة ١٩٥٣ ، مبلغ ٩٢٥٠ فرنكا ، وأضيف إلى السهم الأصلى حصة الـ ٥ ٪ وبلغت ١٤٢٩ فرنكا .

أسعار الأسهم فى بورصة الأوراق المالية

يعتبر سهم السويس ، أحسن ورقة مالية ، وهى عزيزة المنال ، ولكنه لم يكن كذلك ، فى كل الأحوال .

كان سعر السهم قد هبط فى سنة ١٨٦٢ إلى ٤٤٧ فرنكا بدلا من ٥٠٠ ف ، ووصل إلى ٥٠١ ف فى سنة ١٨٦٣ ، ثم هوى فنزل إلى ٣٢٥ ف فى سنتى ١٨٦٦ و ١٨٦٧ ، وارتفع إلى ٤٧٥ ف فى سنة ١٨٦٩ ، ولكنه وصل إلى الحضيض ، فى سنة ١٨٧١ إذ نزل السهم إلى ١٦٣ ف ، أى أن الشركة كانت على حافة الافلاس . ومنذ سنة ١٨٨٠ بدأ تحسن الأسهم ، فوصل السعر إلى ١٠٠٠ فرنك وثلاثة آلاف فرنك فى سنة ١٨٩٥ وأربعة آلاف فرنك فى سنة ١٩٠٤ ، وخمسة آلاف فرنك فى سنة ١٩١٣ ، وهبط بشدة فى سنوات الحرب العالمية الأولى ، ثم ارتفع إلى ٨٦٣٦ فرنك فى سنة ١٩٢٣ ، وبعد مضاعفة الأسهم وجعل السهم سهمين فى سنة ١٩٢٤ بلغ سعر السهم ٧٨٠٠ فرنك ، ووصل السعر إلى ٢٦٫٠٠٠ ف فى سنة ١٩٢٩ .

وفى السنوات التالية ، إلى أن بدأت الحرب العالمية الثانية ، كان متوسط الأسعار كالآتى :

السنة	السهم الأصلى	سهم التمتع
١٩٣٢	١٤٫٥٢١٫٦٥ ف	١٢٫٦٤٩٫٨٨ ف
١٩٣٣	١٨٫٤٧٥٫١٣	١٦٫٦١٠٫١٦
١٩٣٤	١٩٫١٦٠٫١٦	١٧٫٤٧٥٫١١
١٩٣٥	١٨٫٣٥٣٫٦٩	١٧٫٥٢٤٫٢٧
١٩٣٦	٢٠٫٤٨٤٫٨٧	١٩٫٤٢٩٫٦٠
١٩٣٧	٢٥٫٢٨٥٫٥٨	٢٣٫٥٢٦٫٦٩
١٩٣٨	٢٢٫٠٢٦٫٠١	١٩٫٨٨٩٫١٥

وفى سنة ١٩٣٩ كان الحد الأقصى للسهم الأصلى ١٨٫٤٩٥ ف والحد الأدنى ١٢٫٧٥٠ ف ، والمتوسط ١٥٫٤٠٦٫٠٥ ف . ولسهم التمتع الحد الأقصى ١٥٫٤٥٠ ف،والحد الأدنى ٩٫٨٥٠ ف،والمتوسط ١٢٫٩٨٩٫٠٨ف.

وفى سنة ١٩٤٥ بلغ الحد الأقصى للسهم الأصلى ٦٢٫٩٧٥ ف ، والحد الأدنى ٣٩٫٤٥٠ ف،وبالنسبة لسهم التمتع كان الحد الأقصي للسعر ٥٥٫٠٠٠ فرنك ، والحد الأدنى ٣٢٫٥٥٠ فرنك .

والآن يرتفع السعر أحيانا فوق التسعين ألف فرنك .

دفع الكوبونات

يجرى دفع الكوبونات مرتين ، فى أول يوليو ، وفي أول يناير من كل سنة (المادة ٦٤ من النظام الأساسى) . فالدفعة الأولى ، فى أول يناير ، تعد مبلغا تحت الحساب ، والباقى يسدد في أول يوليو بعد اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين فى شهر يونيو من كل سنة .

ومنذ تاريخ الاكتتاب إلى أول يناير سنة ١٨٧٠ ، لم تدفع الشركة الـ ٥ ٪ ، وعلتها على رأس المال . ودفعت الشركة الكوبون رقم ٢٣ ،

وهو الربح من أول يناير سنة ١٨٧٠ إلى تاريخ السداد ، وهو ١٤ إبريل سنة ١٨٧٣ ، ودفع الكوبون رقم ٢٤ فى ٢ فبراير سنة ١٨٧٤ .

وفى ٢ يونيو سنة ١٨٧٤ ، قررت الجمعية العمومية دمج الستة كوبونات من ٢٥ إلى ٣١ ، وفى مقابل هذه الكوبونات ابتدعت الشركة أربعمائة ألف سند ، ألقت بها فى بورصة باريس ، تحت اسم

Bons de coupons arrièrés. !! وذلك برأسمال اسمي قدره ٨٥ فرنكا للسند، ويسدد فى أربع سنوات، من ١٥ نوفمبر سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٢١ . وبفائدة قدرها ٥ ٪ ، تدفع فى نوفمبر من كل سنة .

ثانيا — السندات

وقد سبق الكلام عنها ، بما فيه الكفاية ، فى الفصل الرابع من هذا الباب.

ثالثا — مسألة العشرة فى المائة

فيما يلى نص المادة ١٩ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

« تحدد بمعرفتنا ، قائمة الأعضاء المؤسسين ، الذين ساهموا ، بأعمالهم ، أو دراساتهم ، أو رءوس أموالهم ، فى تحقيق المشروع ، قبل إنشاء الشركة .

نحن نعرف أن محمد سعيد لم يعين مؤسسين ، وكذلك لم يعينهم إسماعيل ، ولكن دى لسبس هو الذى عين خلسة أولئك المؤسسين فى قائمة ، ظلت سرا مجهولا ، بالنسبة للمصريين ، وظل هؤلاء ، وورثتهم ، ومن تلقوا الحقوق عنهم يقبضون عشرة فى المائة من صافى إيراد الشركة ، وهذا مبلغ يزيد فى العام الواحد ، فى السنوات الأخيرة على مليون من الجنيهات . ومن بين من عينهم دى لسبس ، ابن حماته وخليلته مدام دى لامال ! !

وقد تحدينا الشركة عن طريق إحدى الجهات الرسمية أن تقدم للحكومة فرمانا أو ورقة أيا كانت ، موقعة من محمد سعيد ، لاثبات أحقية أولئك الذين يقبضون العشرة فى المائة ، فعجزت ، وادعت أن فرمانا صدر فى سنة ١٨٦٠ ، وأنه موجود بمحفوظات عابدين، وتبين بعد البحث أن هذا الفرمان لاوجود له إلا فى خيال الشركة الاستعمارية ، وليس بمستغرب أن يكون دى لسبس قد زور قائمة المؤسسين ، وقد قضى عليه بالسجن خمس سنوات، من محكمة جنايات السين ، فى قضية شركة بنما بتهم من بينها النصب والتزوير .

قصة رواها مؤلف فرنسى
ولعلها تلقى ضوءا على المسألة

على كثرة ماكتب باللغات الأجنبية عن قناة السويس ، لم نجد مؤلفا واحدا أشار إلى سر هذه المسألة ، اللهم إلا مؤلف باللغة الفرنسية، صدر فى سنة ١٩٣٤ لحساب شركة قناة السويس ، إذ وضع مقدمته «المركيز دى فوجيه» Vogué ، رئيس مجلس إدارة الشركة وقتئذ ، بعد أن قرأه ، ووافق على محتوياته ، وهذا الكتاب بعنوان قناة السويس ، وقد كتبه «الكونت جيوم دى سانت فكتور» ، وقد أورد قصة مفتعلة ، فى الصحيفة ٢٠١ من مؤلفه، وتتلخص فيما يأتى :

قبل تأسيس شركة قناة السويس ، أسس دى لسبس جمعية دراسات ، لدراسة الأعمال التحضيرية ، برأسمال قدره خمسمائة ألف فرنك ، تقسم إلى مائة جزء ، قيمة الجزء الواحد خمسة آلاف فرنك ، ولكل عضو فيها الحق فى حصة تأسيس بشركة قناة السويس .

ومع ذلك لم يجد دى لسبس مكتتبين ، ولم يجد مبلغ الخمسمائة ألف فرنك المطلوب ، وكان لابد من قسمة كل جزء إلى جزئين ، ثم إلى عشرة أجزاء.

وفى الوقت نفسه رأى دى لسبس ، أن المهندسين يستطيعون أن

يشتركوا فى جمعية الدراسات ، ويحصلوا على حصص تأسيس ، بدلا من الحصول على أتعاب نقدية .

وفيما عدا هؤلاء الأعضاء ، يوجد آخرون عينهم دى لسبس ، من بين المؤسسين لأنهم أسدوا خدمات للمشروع ، أو لأنه كان يريد أن يغمرهم بعطفه .

وفى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٦٠ ، رفع دى لسبس قائمة تتضمن أسماء ١٦٦ مؤسسا إلى الوالى ، فأقرها ، وكلف « كوينج بك » Koeing بأن يرسل إلى دى لسبس نسخة معتمدة ، ووضعت هذه النسخة لدى موثق الشركة ، مسيو « ماهودى لا كورانتونيه » Mahot de la Quérantonnais

وذكر هذا الكاتب المأجور أن حصص المؤسسين كانت مائة ، ثم قسمت كل حصة عشرة فى سنة ١٨٥٩ ، فصارت ١٠٠٠ ، وصارت ١٠٠,٠٠٠ فى سنة ١٨٨٠ ، وكل حصة من المائة ألف ينال حاملها فرنكا عن كل مليون فرنك من صافى الدخل .

وتدفع الكوبونات فى نفس الوقت مع كوبونات الأسهم .

تحليل تلك الرواية الملفقة

أما أن دى لسبس ، قد أسس جمعية دراسات ، فهذا مالم يقل به أحد ، غير هذا الكونت المهرج. وإذا كان دى لسبس قد استعان بمهندسين لاجراء المساحة والأعمال التحضيرية ، قبل تأسيس الشركة ، فالثابت أن المبالغ اللازمة لذلك ، قد صرفت له من الخزانة المصرية ، وأعطاه محمد سعيد مائة ألف جنيه ، ولم يحاسب عليها ، وذلك عدا هبات أخرى .

أما جمعية الدراسات ، فقد أسسها الأب انفنتان ، وجماعة سانسيمونيان، منذ أيام محمد على ، وسرق دى لسبس مشروعها ، كما بينا فى الجزء الأول من هذا الكتاب .

ومع ذلك اصطدم الكونت صاحب تلك الرواية الملفقة بأسماء من قيل عنهم إنهم مؤسسون ، فوجد من بينهم أقارب دى لسبس ومحسوبيه وأبناء خليلاته ، فاستدرك وقال إنه أضاف آخرين أسدوا خدمات المشروع أو لأنه غمرهم بعطفه .

ومهما يكن من أمر هذه الخرافة، فقد اعترف هذا الكاتب وأيده فى اعترافه « المار كيز دى فوجيه » رئيس مجلس الادارة السابق ، بأن دى لسبس هو الذى أعد قائمة المؤسسين ، ولم يعينهم الوالى .

والاعتراف الثانى هو قوله إن « كوينج بك » هو الذى أقر القائمة ، وادعاءه أن ذلك كان تنفيذا لأمر سعيد ، لم يقم عليه أى دليل ، وكوينج المذكور ، كان أحد أفراد العصابة الأجنبية التى سطت على بلاط سعيد ، وكان رجلا مرتشيا ، وما دام أن فرمانا لم يصدر من محمد سعيد ، فهذا تسليم بأن العشرة فى المائة تذهب لغير مستحقين ، ومن دفع خطأ فعليه أن يدفع مرتين .

وحيث أن الوالى لم يعين المؤسسين ، فلا يوجد مؤسسون ، وكان واجبا أن يؤول هذا المال لخزانة الدولة ، لأن الرسوم التى تحصلها الشركة ، تعد فى الأصل حقا خالصا للدولة ، فكل مالم تتنازل عنه حكومة مصر بنص صريح لمستحق معروف ، يجب أن يؤول إلى بيت المال .

رابعا — الـ ١٥ ٪ التى باعها محمد توفيق فى سنة ١٨٨٠

فيما يلى نص البند الثامن عشر من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

« ومع ذلك ، فانه فى مقابل الأراضى الممنوحة للشركة ، والامتيازات الأخرى ، المعطاة لها بموجب البنود السابقة ، فاننا نحتفظ لصالح الحكومة المصرية ، بحصة قدرها خمسة عشر فى المائة ، من صافى الأرباح عن كل سنة ، حسب ماتحدده وتوزعه الجمعية العمومية للمساهمين » .

كان من نتائج خراب مصر المالى ، الذى ترتب على خسائرها فى قناة السويس ، وحملات المرابين الأجانب ، أن اضطرت فى بداية عهد الخائن

محمد توفيق ، وقبيل الاحتلال ، لأن تبيع حصة الـ ١٥ ٪ المكفولة لها بمقتضى البند المشار إليه من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ (١) ، وبذلك استطاع الاستعمار أن يجرد مصر من آخر شيء ، كان لها في إيراد قناة السويس .

وبدأت مأساة هذه الصفقة في ٨ فبراير سنة ١٨٧٦ ، إذ اقترضت مصر من إحدى شركات المرابين ، واسمها « آنجلو اجيبشان بانكنج كومبانى » Anglo Egyptian Banking Co مبلغ مليونين من الجنيهات الانجليزية بفائدة قدرها ١٤ ٪ ، ومدة القرض ثلاثة أشهر ، وكان هذا القرض مضمونا بحصة الـ ١٥ ٪ ، المشار إليها ، وقد أخطرت الشركة بما تم بهذا الخصوص .

وتأزمت الأمور ، أكثر مما كانت عليه من قبل ، فطاب للحكومة أن تبحث في سوق الربا عن قرض آخر يتراوح بين عشرة وأربعة عشر مليونا من الجنيهات ، فتألفت نقابة من المرابين لهذا القرض ضمت شركة انجلو اجيبشان بانكنج وآخرين لتقوم باقراض الحكومة المصرية . وقام بتمثيل هذه النقابة بنك التسليف الزراعي الفرنسي ، وكان فرعا ، من فروع بنك « كريدى فونسييه » بفرنسا ؛ وقد حلت محل « الانجلو اجيبسان بانكنج » في اقتضاء الدين السابق .

وفي ٧ مايو سنة ١٨٧٦ ، ارتفع القرض ، بما فيه السمسرة وغيرها من ضروب الغش والتدليس إلى ٤٫٠١٥٫٠٠٠ من الجنيهات الاسترليني ، وقد حصلت الحكومة على مهلة أخرى لسداد الدين ، في مقابل اعترافها بالنقابة المذكورة وبحوالة الدين .

وحل أجل السداد في ١٨ نوفمبر سنة ١٨٧٦ ، ثم أمهلت الحكومة إلى ٧ فبراير ، وبعدها إلى ٤ أكتوبر سنة ١٨٧٧ ، وفي ذلك التاريخ حل بنك الخصم الباريسى محل بنك التسليف الزراعي ، وكانت نقابة الدائنين برئاسة

---

(١) نص على حق الحكومة المصرية في الـ ١٥ ٪ في المادة ٥ من فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، والمادة ١٨ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، والمادة ٦٣ من النظام الأساسى .

المسيو « هينتش » Hentsch ، رئيس مجلس إدارة بنك الخصم الباريسى وقتئذ . وتراكمت الفوائد ، ومنحت للمدين ، آجال جديدة ، فى أول أبريل سنة ١٨٧٨ وأول يناير سنة ١٨٧٩ ، وأول أبريل سنة ١٨٨٠ .

وفى هذه الفترات استطاع ثلاثة مرابين ، من دائنى الحكومة المصرية ، وهم « هيلر » Heller و « جولد شمت » Goldschmidt و « ديبورج وهيبورمس» E. Debourg et Hyp worms أن يوقعوا حجوزات تحفظية على حصة الـ ١٥ ٪ المقررة للحكومة فى أرباح شركة قناة السويس ، وذلك فى فبراير سنة ١٨٧٧ ويناير سنة ١٨٧٨ ويناير سنة ١٨٧٩ ، وبمقتضى عقد مؤرخ فى ٢١ مارس سنة ١٨٨٠ ، تنازل رياض « باشا » ناظر المالية المصرية ، لبنك الكريدى فونسييه الفرنسى عن الـ ٥ ٪ وذلك منذ سنة ١٨٧٩ إلى نهاية أجل الالتزام ، وذلك فى مقابل سداد البنك المذكور لمبلغ اثنين وعشرين مليونا من الفرنكات ، أى نحو ثمانمائة وخمسين ألفا من الجنيهات لنقابة دائنى الحكومة التى تقدمت الاشارة إليها . وكان المرابون الذين حجزوا الحصة المذكورة ، قد رفعوا الحجوزات الموقعة ، وسويت ديونهم .

وفى ١٧ أبريل سنة ١٨٨٠ ، تأسست فى باريس ، من الكريدى فونسييه والمرابى الانجليزى « هاردى » الشركة المدنية المسماة :

Société civile pour le reçouvrement des 15 o/o des bènèfices de la compagnie du canal de Suez attribuès au gouvernement ègyptien.

واكتتب الكريدى فونسييه بمبلغ ٢٢ مليونا من الفرنكات ، واكتتب « هاردى » بمبلغ ٤٠٠٫٠٠٠ فرنكا .

وتقوم الشركة المذكورة باقتضاء حصة الـ ١٥ ٪ سنويا من صافى إيراد القناة ، ومقرها ببنك « الكونتوار ناسيونال دى اسكونت » ، وهو الذى يحصل الحصة المشار إليها ويوزعها على مساهمى الشركة المدنية الآنفة الذكر .

والشركة المدنية شركة فرنسية ، تقوم بسداد الضرائب للحكومة الفرنسية وحدها .

وقد بلغت حصتها فى ميزانية سنة ١٩٥٤ ، عن استغلال سنة ١٩٥٣ ، مبلغ ١٫٠٦٣٫٣٨٠٫٢٨٢ فرنكا ، أى نحو مليون ونصف مليون من الجنيهات ! !

خامسا : أعضاء مجلس الادارة :

وهم يحصلون على ٢ ٪ من صافى الايراد ، طبقا لنظام الشركة الأساسى، وعدد هؤلاء الأعضاء ٣٢ عضوا ، وقد بلغت حصتهم فى ميزانية يونيو سنة ١٩٥٤ ، ٢٠٨٫٤٥٠٫٧٠٤ فرنكا أى أن كل عضو أصاب مبلغ ٦٫٥١٤٫٠٨٤٫٥ فرنكا أى ستة آلاف من الجنيهات المصرية . وذلك بخلاف نفقات انتقاله إلى باريس ، وما إليها .

سادسا : معاش وإعانة الموظفين والعمال ٢ ٪ من صافى الايراد :

سابعا : معاش أسرة فرديناند دى لسبس :

وبغير نص فى الفرمانات أو نظام الشركة الأساسى ، تمتعت أسرة فرديناند دي لسبس ، طوال مدة الالتزام ، بكرسي لفرد منها فى مجلس الادارة ، وكلما خلا هذا الكرسى،جىء بآخر اسمه دى لسبس ، وفى الوقت نفسه تنال تلك الأسرة حصة سنوية من إيراد القناة ، وتبلغ حصتها فى ميزانية ١٩٥٤ ،٨٫٥٨٦٫٥٥٩ فرنكا أى نحو ثمانية آلاف وخمسمائة جنيه مصرى .

* * *

وجدير بالملاحظة ، أن الأموال الطائلة ، التى تنفقها شركة قناة السويس، فى أعمال التحسين والصيانة ، أو فى المشتريات ، تذهب فى العادة إلى جيوب الأجانب والشركات المالية الأجنبية ، بل إن أكثر هذه الأموال ، ينفق

فى الخارج ، فالشركة تشترى كل مايلزمها من لندن أو باريس بما فى ذلك المكانس ، وأتفه الأشياء .

وفى الوقت نفسه ، تقوم الشركة بصرف المرتبات والأجور ، بداخل المنطقة الجركية،وهذا يفسح المجال للتهريب ، كما أن أكثر موظفيها وعمالها الأجانب ، وبعض الموظفين المصريين يحصلون على جزء من الأموال المستحقة لهم بمكاتب الشركة بالخارج .

وجدير بالملاحظة أيضا أن ميزانية الشركة ، تنشر غامضة ، والأرقام ضخمة جدا والبنود إجمالية ، وفى أعمال السمسرة والكسب الحرام متسع للجميع ، ولولا الاسفاف والتبذير لكان فائض الربح أكثر مما يظهر فى الميزانيات بكثير .



الفصل السابع

شرط الدفع بالذهب

منذ سنة ١٩١٩ ، وبعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها ، طرحت على بساط البحث ، مسألة الدفع بالذهب لكوبونات واستهلاك الأسهم والسندات ، فقد كانت الشركة حتى ذلك التاريخ تجرى على قاعدة الذهب ، كما كان الحال في سائر المعاملات فى العالم،ولكنها استغلت ظروف الحرب الأوروبية (١٩١٤ — ١٩١٩) وخروج كثير من البلاد ، على قاعدة الذهب ، بأوامر عسكرية ، وراحت تحاسب بالعملة الورقية ، فرفع ضدها عدد من القضايا ، من حاملى الأسهم والسندات ، وظلت المسألة ، مثار جدل ولجاج إلى وقت قريب . والأوراق المالية لشركة قناة السويس ، تعد أوراقا مالية مصرية ، والمرجع فى كل مايتعلق بها للقوانين المعمول بها فى مصر .

وفى مصر ، كان يجرى تداول العملة الأجنبية من زمن بعيد ، وقد وضع محمد على فى سنة ١٨٣٦ تعريفة للعملة الأجنبية التى رخص بتداولها فى مصر ، ومن بينها قطعة العشرين فرنكا ذهبا ، ومن هنا استعملت فى لغة النقود كلمة « تعريفة » ، وقد تقرر وقتئذ أن العشرين فرنكا ذهبا ، توازى ٧٧ قرشا ، أعنى أن الفرنك الذهب يساوى ٣٫٨٥٧٥ من القروش .

ولم يتجه التفكير لمسألة سعر العملة ، فى زمن ثبات العملة واستقرارها . ولكن لما اختلت الموازين ، أضحت هناك ثلاثة أنواع من الفرنكات ، وهى الفرنك الذهب الذى يساوى جزءا من العشرين ، من القطعة الذهبية ، ذات

العشرين فرنك ، والفرنك الذى يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرشا ، والفرنك الذى فرضته الأوامر العسكرية فى فرنسا .

وازدادت الأمور اضطرابا ، حينما تقرر خفض الجنيه المصرى ، فى سنة ١٩٣١ ، كما خفض الجنيه الانجليزى .

وقد رفعت دعاوى الدفع بالذهب ضد الشركة منذ سنة ١٩٢٢ وذلك بمناسبة محاولة شركة ملاحية اسمها «هافريس بينسوليز» Peninsulaire Havraise أن تدفع للشركة رسوم المرور ، على أساس الورق ، وقضت ضدها محكمة الاستئناف المختلطة فى ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، بأن تدفع رسوم المرور على أساس سعر الذهب . وفى الوقت نفسه ، كانت الشركة الملاحية المذكورة ، قد رفعت دعوى فى باريس ضد شركة قناة السويس ، وقضت فيها محكمة السين ، فى ٧ يوليو سنة ١٩٢٢ ، ومحكمة استئناف باريس فى ١٥ فبراير سنة ١٩٢٤ ، وقررت نفس المبدأ الذى قررته المحاكم المختلطة .

وفى ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية حكما آخر ، فى قضية Pelligrini ، ضد الشركة ، وألزمت الشركة بأن تدفع المعاش المستحق لموظفيها وعمالها على أساس قاعدة الذهب ، أى أن الفرنك يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرشا ، وليس الفرنك الورق الفرنسى .

وكذلك اختصمت الشركة أمام القضاء المختلط بمعرفة حاملى السندات ، فقضت محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية ، فى ٤ يونيو سنة ١٩٢٥ ، بالزام الشركة ، بأن توفى السندات وتدفع الكوبونات فى مصر ، على أساس أن الفرنك يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرشا ، ودون أن تخصم الشركة أى مبلغ لحساب الضرائب فى فرنسا ، إذ الشركة مصرية ، ومعاملاتها يجب أن تتم فى مصر ، لا فى فرنسا . وقالت المحكمة المختلطة فى أسباب حكمها إن الفرنك ، الذى قام فى ذهن والى مصر ، لم يكن هو الفرنك الفرنسى ، بل كان الفرنك الذهب ، المستعمل وقتئذ .

وتوقفت الشركة عن تنفيذ الحكم المشار إليه ، مدعيه أنه مشوب

بالغموض ، وأن هناك تناقضا بين منطوقه وأسبابه ، ورفعت شركة قناة السويس ، دعوى تفسير لهذا الحكم ، فصل فيها فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢٥ .

ولكن المحاكم الفرنسية ، وقد رفعت إليها بعض الدعاوى ، خالفت هذا النظر ، وقالت إن عملة السندات هى الفرنك الفرنسى ، وأن الشركة تفى بالتزاماتها ، ويكون دفعها صحيحا فى فرنسا ، وأنها تدفع القوائد وقيمة السندات التى تستهلك على أساس سعر الفرنك وقت الوفاء ، إذ يكون الفرنك الجارى التعامل بمقتضاه ، وقتئذ هو القاعدة . وهذا الحكم أصدرته الدائرة المدنية لمحكمة السين ، فى أول إبريل سنة ١٩٢٥ ، ومما قالته فى الرد على ما أثير بشأن تحصيل رسوم المرور ، على أساس قاعدة الذهب ، قولها إن الفرمان المرخص بانشاء القناة ، قد استوجب من الشركة التسوية فى المعاملة بين السفن التابعة لمختلف الدول ، ولا يمكن أن تتم هذه التسوية إلا إذا حصلت رسوم المرور ، على أساس قاعدة ذهبية ثابتة ، وإلا لكان هناك تفريق وتمييز .

وبعد ذلك التاريخ بخمس سنوات ، رفع بعض المساهمين ، دعاوى أمام المحاكم المختلطة بمصر ، طلبوا فيها أن يحصلوا على الـ ٥ ٪ ، الفائدة المقررة فى النظام الأساسى ، بسعر الذهب ، وقد كسب هؤلاء المساهمون دعواهم ابتدائيا فى ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ (الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة) ، واستئنافيا فى ١٨ يونيو سنة ١٩٣١ .

وعلى ذلك انتهى التخبط الذى أثاره خفض الجنيه المصرى ، ورأت الشركة نفسها أمام الأمر الواقع مضطره لدفع فوائد الأسهم والسندات بسعر الذهب .

* * *

وفى ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، صدر فى مصر المرسوم بقانون رقم ٤٥ ، بشأن العقود ذات الصبغة الدولية ، وجاء فى ديباجته :

« وبما أن الحاجة تدعو ، فيما يتعلق بنظام النقد المصرى ، إلى تحديد

« آثار شروط الدفع ذهبا ، فى العقود التى يكون الالتزام بالوفاء فيها ، ذا
« صبغة دولية ، والتى تكون قد قومت بالجنيهات المصرية أو الاسترلينية ،
« أو بنقد أجنبى آخر ، متداولا قانونا فى مصر (الفرنك والجنيه التركى)
رسمنا بما هو آت :

« المادة الأولى : تبطل شروط الدفع ذهبا ، فى العقود التى يكون
« الالتزام بالوفاء فيها ، ذا صبغة دولية ، والتى تكون قد قومت بالجنيهات
« المصرية ، أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبى آخر ، كان متداولا قانونا
« فى مصر (الفرنك والجنيه التركى) ولا يترتب عليها أى أثر .

« ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقات
« الخاصة بالبريد أو التلغراف أو التليفون » (١) .

وبصدور هذا المرسوم بقانون ، امتنعت الشركة عن تطبيق شرط الدفع بالذهب ، فى الوفاء بما عليها ، وراحت توفى بالعملة المصرية ، ولكنها استمرت تحسب أعباءها ونفقاتها بسعر الذهب ، وتضع لنفسها احتياطيا يمثل الفرق بين الذهب والعملة المصرية .

وعلى ذلك تجدد النزاع ورفع بعض أصحاب السندات أقضيتهم ضد الشركة أمام المحاكم المختلطة ، فقضت الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة فى ٣ يناير سنة ١٩٣٨ ، ومحكمة استئناف الاسكندرية المختلطة فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، بالزام الشركة بأن توفى السندات وفوائدها على أساس سعر الفرنك الذهب .

وامتنعت الشركة عن تنفيذ الحكم النهائى الصادر من محكمة الاستئناف المختلطة بدعوى أنه مشوب بالغموض ، ووجدت الشركة مطية ذلولا من حكومة مصر ، فى سنة ١٩٤١ (٢) فقالت الحكومة إن الحكم غامض ،

---

(١) صدر هذا المرسوم بقانون ، فى عهد وزارة توفيق نسيم ، وكان وزير المالية ، أحمد عبد الوهاب ، فهل كان ذلك لحساب شركة قناة السويس ؟ !

(٢) كانت وزارة المهندس حسين سرى ، الذى كانت له سابقة عمل فى اللجنة الدولية بشركة قناة السويس ! !

وكذلك يجب أن تراعى حالة الحرب ، وظروف الشركة ، فأصدر الرئيس السابق المهندس حسين سرى ، الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، المنشور بالوقائع المصرية في ٦ يناير سنة ١٩٤١ ، وهذا الأمر كان لحساب شركة قناة السويس وبنك الأراضى المصرى ، وهو وثيقة تدمغ المهندس حسين سرى ، ونحن ننشر النص الكامل ، فيما يلى :

« نحن حسين سرى « باشا » :

« بعد الاطلاع على الحكمين الصادرين من محكمة الاستئناف المختلطة ،
« الأول فى ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات شركة قناة السويس ،
« والثانى في ٢١ مارس سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات الشركة المساهمة
« المصرية المسماة (بنك الأراضى المصرى) .

« وحيث أنه ينبغى ، مع عدم الاخلال بأمر تأويل الحكمين المتقدم
« ذكرهما أن يلاحظ فيما يتعلق بشركة قناة السويس، أن هذه الشركة لا تقوى
« فى الظروف الحاضرة على الاطلاع بالتزاماتها بحسب ما قرره الحكم الصادر
« فى ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ دون أن تستهدف للعجز عن النهوض بالتكاليف
« التى ألقاها عقد الامتياز على عاتقها خدمة للصالح العام .

« وحيث أنه من جهة أخرى فيما يتعلق ببنك الأراضى المصرى سيفضى
« إلزامه بخدمة سنداته على أساس الذهب بسعر قابل للتغيير إلى اختلال
« التوازن المالى لهذه الشركة نظرا للتقلبات غير المألوفة التى تنتاب سعر
« الذهب بسبب الحالة الدولية .

« وحيث أنه من واجب الحكومة أن تتدخل لدرء الاضطرابات الضارة
« بالصالح العام .

« وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ باعلان
« الأحكام العرفية فى البلاد المصرية .

« وبمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٠ :

نقرر ما هو آت :

« ١ — ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك
« يؤذن لشركة قناة السويس فى أن تدفع — على أساس الفرنك الذى يساوى
« ٣٫٨٥٧٥ قرش — قيمة ما استحق أو ما يستحق من كوبونات سنداتها
« وكذلك الفوائد المستحقة عن الأسهم . ويؤذن لها فى أن تدفع على الأساس
« نفسه قيمة ما استهلك من السندات والأسهم بطريق القرعة ابتداء من ١٥
« يوليه سنة ١٩٣٥ وفى أن توقف هذا الاستهلاك ابتداء من ٣٠ يونيه
« سنة ١٩٤٠ .

« ويجوز للشركة أن تستخدم فى دفع فوائد سنداتها المال الاحتياطى
« الخاص الذى أنشىء لما يحتمل من سداد قيمة ما أعطى إلى حاملى السندات
« ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ من شهادات تحفظ لهم حقهم فى الفرق
« المتنازع عليه .

« ٢ — ابتداء من ١٥ يناير سنة ١٩٢٧ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك
« يؤذن للشركة المساهمة المصرية المسماة « بنك الأراضى المصرى » فى أن
« تدفع على أساس الذهب المحدد سعره بـ ١٩٥ مليما للجرام الذهب من عيار
« $\frac{٩٠٠}{١٠٠٠}$ كوبونات سنداتها ذات الـ ٤ ½ فى المائة لسنة ١٩٣٠ التى
« استحقت أو ستستحق وكذلك قيمة أوراق تلك السندات التى استهلكت
« أو ستستهلك بموجب جدول الاستهلاك .

« ٣ — يحق لوزير المالية اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ هذا الأمر » .

* * *

كان الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، لوثة من لوثات الحاكم العسكرى الذى أصدره ، وفضيحة يجب أن يحاسب عليها المهندس حسين سرى ، فالحكم العرفى ، لم يشرع لهدم الأحكام القضائية النهائية ، ولا لمحاباة شركة قناة السويس .

وقد علق مجلس إدارة الشركة ، فى تقريره الذى قدمه لأول جمعية عمومية للمساهمين ، عقدت بعد الحرب مباشرة ، فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، على ذلك الأمر العسكرى الشاذ ، فأشار المجلس إلى الحكم الصادر لصالح أصحاب السندات من محكمة الاستئناف المختلطة ، فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، ووصفه بالغموض ، وقال إن الحكومة المصرية ، وقد قدرت ظروف الشركة المترتبة على حالة الحرب ، وأنه يستحيل عليها أن تحمل أعباءها الاجتماعية ، على أساس سعر الذهب ، قد استخدمت سلطة الحكم العرفى ، فصدر الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، فى يناير سنة ١٩٤١ ، ورخص للشركة بأن تدفع الكوبونات ، على أساس ٣٫٨٥٧٥ قرشا للفرنك الذهب ، كما أوقف استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ .

وعلى ذلك ، توقفت الشركة عن سحب السندات ، فى السنوات ١٩٤٢ و ١٩٤٣ و ١٩٤٤ .

ولكنه ذكر أن الشركة ، قد أضافت إلى الاحتياطى مبالغ تمثل الفرق بين سعر الذهب ، والسعر على أساس الدفع بالعملة المصرية ، طبقا للأمر العسكرى المشار إليه ، أى أن الشركة لم تكن متأكدة من سلامة الاجراء الذى لجأ إليه الحاكم العسكرى فى مصر .

فضيحة لوزارة اسماعيل صدقى

كان إسماعيل صدقى ، عضوا فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وتخلى عن كرسيه لما نيطت به رئاسة وزارته الأخيرة .

ولا شك أنه استغل جاه منصبه فى خدمة شركة قناة السويس ، وإنا لنجد دليلا على ذلك ، فى مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا الدليل وارد فى تقرير مجلس إدارة الشركة إلى الجمعية العمومية للمساهمين ، المنعقدة فى ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، إذ ورد فى الصحيفة ١١ ، من ذلك التقرير المطبوع ما ترجمته :

« فى شهر ديسمبر الماضى ، رجونا ، أن تحل المسألة المعلقة منذ وقت
« طويل ، وهى مسألة العملة التى نفى على أساسها بالتزاماتنا ، حلا عادلا ونهائيا ،
« قبل اجتماع الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٦ .

« ومن بواعث الأسف ، أنا لم نصل إلى هذه اللحظة ، وليست
« للحسابات التى نعرضها عليكم ، صفة نهائية ، فى هذا العام ، كما كنا نرجو .

« ومع ذلك ، هناك واقعتان ، على جانب كبير من الأهمية ، حدثتا
« بهذا الخصوص ، منذ ستة شهور .

« فى أول فبراير سنة ١٩٤٦ ، انتهى مفعول الأمر العسكرى رقم ١١٣ ،
« الذى بموجبه رخصت الحكومة المصرية ، فى يناير سنة ١٩٤١ ، للشركة
« بأن تفى على أساس ثلاثة قروش ، ٨٥٧٥ للفرنك الذهب ، للكوبونات
« الحالة أو التى تحل ، ووقف استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو
« سنة ١٩٤٠ . وبانتهاء فترة تطبيق ذلك الأمر العسكرى ، رأت الحكومة
« المصرية ، أنه يجب على السلطة التنفيذية ، أن تتحمل المسئولية عن أمر له ،
« وثيق الصلة بالنظام العام ، ولا تستطيع السلطة التشريعية بدورها ، أن تقف
« مكتوفة اليدين ، حيال مسألة تتصل مباشرة بالنظام النقدى فى مصر .

« ومنذ أول شهر إبريل الماضى ، أعدت الحكومة المصرية مشروع
« قانون ، مستند إلى أسباب قوية ، تأييدا للمرسوم بقانون فى ٢ مايو
« سنة ١٩٣٥ ، ويعلن هذا المشروع أن شروط الدفع بالذهب ، التى ترد فى
« العقود الدولية ، تعد باطلة بطلانا مطلقا . وجاء فى مشروع القانون أن
« هذا البطلان عام ، ويسرى تبعا لذلك ، بالنسبة لأى حكم قضائى ، يتعارض
« معه . وهذا القانون يخول لشركة قناة السويس أن تتخلص من
« سنداتها مستقبلا ، على أساس ٣٫٨٥٧٥ قرشا للفرنك . وتناول مشروع
« القانون مواعيد الحلول منذ سنة ١٩٣٥ إلى تاريخ صدور القانون ، مشيراً
« إلى الغموض الذى اكتنف المسألة طيلة أحد عشر عاما ، ويقرر أن الفوائد
« والاستهلاك على أساس الفرنك الذهب ، حسب السعر الرسمى للذهب ،
« فى بورصة لندن ، فى ميعاد كل حلول .

« وقد كان المشروع معروضا على مجلس النواب ، حينما أصدرت المحكمة « المختلطة فى ٢٠ مايو الماضى ، فى القضية التى رفعها بعض أصحاب السندات « ضد الشركة ، طالبين أن يكون الوفاء بسعر الذهب التجارى ، فى السوق « المصرية ، فى تاريخ السداد .

« وقد قررت الشركة أمام محكمة القاهرة أن أصحاب السندات مبطلون « فى دعواهم ، لأن سعر الذهب فى السوق المصرية ليس مستقرا ، ثم إنها « ليست سوقا دولية . وقالت الشركة ، إنه فيما إذا تمسكت السلطة القضائية ، « بالوحدة ، التى أشير إليها مراراً ، فيما مضى ، وحدة النقود التى تطبق على « شركة قناة السويس ، فى المصروفات والايرادات ، فان المحكمة تستطيع « أن تقف عند سعر ستة قروش و٣٠ للفرنك الذهب ، وهو القدر الذى « ارتأته الحكومة حداً أعلى ، فى احتساب رسوم المرور ، منذ سنة ١٩٣٦ . « وقالت الشركة فى ختام مذكراتها ، أن أكثر الأسس منطقا ، والتى « لا يصح أن تتخطاها السلطة القضائية ، هى سعر الذهب فى لندن ، على كل « سداد ، واستندت الشركة على الخاصية العامة والدولية لسعر الذهب وعلى « اتفاقات بريتون وودز ، الدولية ، التى ارتضت مصر بموجبها ، أن تربط عملتها بالذهب ، على هذا الاساس (١) .

---

(١) وجه المغالطة هنا ظاهر ، فلا صلة البتة لاتفاق المؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة المنعقد فى « بريتون وودز » والذى وقعته مصر فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، وصدر به القانون رقم ١٢٢ فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وهو يتألف من مادتين هذا نصهما :

المادة ١ : ووفق على الاتفاق المرفق نصه بهذا القانون (سينشر الاتفاق فيما بعد مع مرسوم الاصدار) والموقع عليه فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، والخاص بالمؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة المنعقد فى بريتون وودز ، بالولايات المتحدة الأمريكية .

المادة ٢ : يؤذن لوزير المالية ، فى أن يدفع حصة الحكومة المصرية ، المقرر دفعها ذهبا ، كما حددها الاتفاق المشار اليه فى المادة السابقة ، من غطاء النقد الذهبي لأوراق النقد المصري ، وفى أن يدفع الحصة المقرر دفعها بالعملة المصرية وكما حددها الاتفاق المذكور من الاحتياطى العام . (الوقائع المصرية ١٧٣ فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٤٥)

« وقد أخذت محكمة القاهرة ، بنظرية الشركة ، فى حكمها الصادر فى
« ٢٠ مايو ، وذلك باعتبار التاريخ ، الذى يحدد فيه سعر الذهب ، هو تاريخ
« حلول الأجل ، وليس تاريخ الدفع ، ولكنها رفضت نظرية الشركة ،
« فى المسألة الأساسية ، وهى مسألة اختيار سعر الذهب ، وقضت ، بأنه يجب
« علينا ، فيما يتعلق بالمدة السابقة على ٢٢ يونيو سنة ١٩٤٠ ، أن نفى بما
« علينا بسعر الذهب ، مقدراً بالقروش المصرية ، بواسطة سعر « فرنك
« بونكارية » ، وبالنسبة لما بعد يونيو سنة ١٩٤٠ ، يكون الوفاء بسعر
« الذهب ، حسب سوق القاهرة .

« وبالنسبة للمدة الأولى ، لن ينفذ الحكم إلا لغاية أول أكتوبر سنة ١٩٣٦
« وهو التاريخ الذى وقف فيه استعمال « فرنك بوانكاريه » ، وهذا يؤدى
« إلي أرقام قريبة من الأرقام التى تنتج عن اتخاذ سعر الذهب فى لندن
« كقاعدة . وأما بالنسبة للمدة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، فانه فى حدود
« المقياس الناقص ، والذى يؤدي بنا إلى البحث عن أسعار تجارية غير محدودة ،
« فان الحكم يلزمنا بدفع كوبونات مرتفعة بدرجة محسوسة ، عن قاعدة لندن
« وخصوصا بالنسبة للآجال الأخيرة فى السنوات ١٩٤٤ ، ١٩٤٥ ، ١٩٤٦ .

« وقد استأنفنا هذا الحكم لدي محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية ،
« حيث نعتبر أن هذا الحكم من ناحية الشكل ، لا يمكن تطبيقه ، ومن
« ناحية أخرى ، لم يضعف من الأسانيد التى قدمناها إذ نطلب ، كحد أقصى
« تطبيق السعر الرسمى فى لندن .

« هذا هو موقف مجلس إدارتكم ، فى الوقت الذى أراد أن يتخذ
« قراراً ، بشأن حساب السنوات من ١٩٤٣ ، ١٩٤٥ . أما ونحن مقتنعون
« بقوة الموقف الذى وقفناه فى المحاكم المصرية ، فقد فعلنا فى اعتماد الحساب
« ما فعلناه فى حساب الثلاث سنوات السابقة ، إذ جنبنا المبالغ اللازمة لفوائد
« واستهلاك سنداتنا على أساس سعر الذهب فى سوق لندن ، حسب كل أجل
« من آجال حلول الدين .

« وكنتيجة لهذا الحساب ، نستطيع أن نسد عجز السنوات السابقة ،
« ويسمح فائض الاستغلال لسنة ١٩٤٥ ، بمواجهة الفائدة الثابتة المقررة
« للمساهمين فى النظام الأساسى ، عن الخمس سنوات من سنة ١٩٤١ إلى
« سنة ١٩٤٥ . وكذلك دفعنا ، منذ أول يوليو الماضى ، الفائدة الأساسية
« المتأخرة لأصحاب أسهم رأس المال ، على أساس التعريفة المصرية ، وفى
« نفس الوقت وضعنا فى الاحتياطى ، كعادتنا ، الأكلاف الاضافية المترتبة
« على الدفع ، طبقا لسعر الذهب ، فى سوق لندن .

وفى نهاية هذا البيان ، ذكر مجلس الادارة ، أنه كان يرجو أن يوزع كوبونات عن رأس المال ، وهو الأمر الذى وقف منذ سنة ١٩٤٠ ، ولكنه يقف مكتوف اليدين إزاء الخطر الذى يتهدده ، من حكم محكمة مصر المختلطة الصادر فى ٢٠ مايو سنة ١٩٤٦ ، ولكنه رحل مبالغ إلى باب التأمين والمصاريف غير المنظورة ، حتى بلغ ما أدرج فى هذا الباب ، فى جرد ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، مبلغ ٣٣٩ر٢٩٠ر١٩٥ر٣ من الفرنكات .

* * *

فيما تقدم ، مجمل ما دار من خلاف ومنازعات بين الشركة ودائنيها بخصوص شرط الدفع بالذهب . وقد عولجت المسألة بطريقة تحكمية ، واستغلت الشركة بعض مأجوريها من أصحاب النفوذ فى تعطيل سريان بعض الأحكام القضائية ، وهذا لا يكسبها حقوقا ، لأنه كان مخالفة ظاهرة لأسس التشريع ، ولمبدأ الفصل بين السلطات .

ونرى أن من حق كل دائن لشركة قناة السويس ، ومن بين هؤلاء الدائنين عمال الشركة وموظفوها ، بل والحكومة المصرية نفسها ، أن يطالبوا الشركة ، بالوفاء بما عليها ، بالعملة المصرية ، على أساس سعر الذهب ، فى سوق القاهرة .

الخلاصة

يستخلص مما قدمنا فى هذا الباب :

أولا — إن هذه الشركة ، قد تأسست برأسمال ، لايكاد يذكر ، بجانب الايرادات الضخمة ، والأرباح الهائلة التى حققتها ، حتى ليبلغ دخلها فى السنوات الأخيرة ، وفى كل عام واحد أضعافا مضاعفة ، لرأس المال .

وإذا لاحظنا أن الشركة ، فى أول عهدها ، وقبل أن تفتح القناة ، قد حصلت من الحكومة المصرية ، ثمنا لما اشترته من الأسهم، بنسبة ٤٤ ٪ ، ومقابل التعويض ، الذى قضى به نابليون الثالث ، وغير ذلك من البنود الأخرى التى سبق بيانها ، على ما يزيد عن مصاريف إنشاء القناة ومداخلها، كان عجبا أن تمن الرأسمالية الاستعمارية على مصر بهذه القناة ، التى هى قناتنا وقد شقت بسواعد المصريين وبأموال استنزفت من دمائهم ، وقد آن لمصر أن تميط اللثام عن هذه الحقائق المريرة للملأ كله ، وتقطع ألسنة أولئك المبطلين .

ثانيا — ظفرت الحكومة البريطانية بنصيب الأسد ، فكما احتلت مصر من أجل القناة ، واستولت على شركة القناة ، وسخرتها فى كفالة مصالحها الاستعمارية ، حصلت على مورد مالى ، لايستهان به ، حينما ضربت ضربتها، وانتزعت لنفسها أسهم مصر فى شركة قناة السويس ، فأدرت عليها هذه الأسهم ، مايزيد على القيمة التى سددتها لدائنى مصر ، والتى دفعها بنك روتشلد تنفيذا لطلب دزرائيلى فى سنة ١٨٧٥ ، مايزيد على مائة مرة. ولعلها تحصل الآن فى العام الواحد على مايقرب من ضعف ثمن الأسهم ، وحرمت مصر من ذلك المعين الهائل ، كما جردت من الرقابة والاشراف على الشركة ، وخسارتها من هذه الناحية لاتقدر بمال .

ثالثا — وبسبب ضخامة الايراد ، تنفق الشركة عن سعة ، إلى درجة الهوس والاسفاف ، ولاشك أن الحكومة المصرية ، سوف تكون قادرة ،

على إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، بأقل من نفقات الاستغلال الحالية ، فالشركة تعالج مشقة إذ لاتعرف أين تضع الأموال التى تجمعها ، ومجال التلاعب فيها كبير جدا ، والشائعات كثيرة ، وعقود الأشغال ، التى تبرمعها والمشتروات تصل أحيانا إلى أرقام خيالية : ويقال إن الشركة تقذف فى البحر، كل عام بسيارات قديمة وغيرها من العتاد الذى ترى أنه غير صالح للاستعمال ، وذلك من غير تدبر أو روية .

وميزانيات الشركة ، لاتراجع المراجعة التى تكفل منع التلاعب ، ولا تنشر على نحو يطمئن أصحاب المصلحة ، بل تعرض على الجمعية العمومية بنوداً إجمالية بملايين الجنيهات ، من غير تفصيل ، فالذين يتحكمون فى هذا المال ، هم قلة تحصى على أصابع اليد الواحدة ، وهم رئيس وأعضاء اللجنة الادارية ، ولذلك يفزع هؤلاء كلما ذكروا بقرب أجل انتهاء شركة قناة السويس ، لأنهم لن يجدوا فى العالم ، مثل تلك البقرة الحلوب .

رابعا — من حق الحكومة المصرية أن تراقب حسابات الشركة ، وتنشىء فى منطقة عملها مكتبا لهذا الغرض،وتعتمد ماترى اعتماده ، وترفض ماترى رفضه ، يوميا وأولا بأول ، وذلك لأن الحكومة المصرية تستحق أتاوة قدرها سبعة ونصف فى المائة ، كما أنها تستحق الضرائب ، وسنجلى هذه المسألة ، فى الباب الثالث ، من هذا الجزء من الكتاب .

خامسا : وأموال الشركة السائلة ، أين هى ؟ !

يجب أن تودع هنا بمصر ، بأحد البنوك ، فوجودها فى الخارج ، يعد تهريبا معاقبا عليه .

وبمناسبة الاشارة إلى التهريب ، يجب أن تمنع الشركة ، من صرف الأجور والمرتبات ، فى الدائرة الجمركية !! .

سادسا — وهناك أمور أخرى ، توجب مسئولية الشركة ، أمام الحكومة ، ومنها الأموال التى تدفع لمن يسمون مؤسسين ، وهم ليسوا مستحقين ، ويجب أن تؤول إلى بيت المال وتلاعب الشركة فى رسوم

المرور إذ تخفضها ، بل وأعفت المسافرين منها ، دون رجوع إلى الجهة صاحبة الشأن وهى الحكومة المصرية .

سابعا — وهناك مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا أمر يعنى جميع دائنى شركة قناة السويس ، وتسأل عن هذ الشرط فى الوفاء بالتزاماتها ، قبل الحكومة ، وقبل الموظفين والعمال .

ثامنا — وبالجملة تستغل الشركة قناة السويس،وموانى القناة وأرصفتها، وخصوصا ميناء بور سعيد ، وتقوم بعمليات استغلال أخرى مختلفة ، كبيع المياه ، وبيع الأراضى ، وإقامة وتأجير المبانى ، وأعمال الورش ، وكلها أعمال تجارية ، يجب أن تكون موضع الرقابة الكافية من جانب الحكومة .

تلك رءوس مسائل ، أوردناها ، على سبيل المثال ، لاعلى سبيل الحصر، ونحن نطالب الجهات الرسمية ، بوضعها فورا ، على بساط البحث .



الباب الثالث

علاقة الشركة بالحكومة المصرية

حينما وصفنا شركة قناة السويس بأنها شركة استعمارية ، بل هى أخطر شركات الاستعمار ، لم نعد الحقيقة فى شىء ، ولعل فيما تقدم من البيان ما يقطع بصدق هذا القول . وإنه لمما يثير الحسرة ، ويبعث على شديد الأسف ، أن تظل هذه المؤسسة ، التى نيطت بها إدارة أكثر المرافق المصرية صلة بسيادة الدولة على أراضيها ومياهها ، بل وبكيانها ، بمنأة عن رقابة الدولة ، التى خولها إياها القانون العام .

نرانا مضطرين ، فى بحث هذه المسألة ، لعرض الحالة الواقعية الراهنة ، مبينين صلة الشركة بالاستعمار ، وإلى أى مدى تهيمن حكومة انجلترا بالذات على هذه الشركة ، ولحساب من تشتغل الشركة فى الحرب والسلم ، لنصل إلى معرفة نصيب الدولة المصرية من الاشراف والرقابة على هذه الشركة ، ثم نبحث ما إذا كانت هذه الحالة شاذة ، غاية الشذوذ ، أم أن لها نظائر ، ونبين حكم القانون . وبعدئذ يستطيع أى رجل ، متوسط التفكير والادراك ، أو عميق الفهم ، أن يلمس الحل الذى لايوجد غيره حل آخر ، لهذه المشكلة ، ألا وهو تصفية الشركة والاجهاز عليها ، ولن يقول بغير هذا إلا من كان بقلبه مرض ، من خيانة لوطنه ، أو كفر بالله ، وإنكار للعدالة .

مائة عام ، على وجه التحديد ، سلختها شركة قناة السويس ، من عمر مصر ، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، تاريخ أول فرمانات الالتزام ، بل سلخت تلك الأعوام المائة من عمر الشرق ، وفوتت علينا فرصا لا تعوض ، وبقينا نتعثر فى مشكلاتنا السياسية حتى اليوم .

هذا هو منطق الحوادث ، فالشركة قد ولدت ، يوم أن اشتد ساعد أوروبا ، إثر النهضة الصناعية ، وآلت على نفسها أن تستعمر الشرق بأسره ، وراحت تجرب ألوان الحيل والدسائس والفتن والمؤامرات .

وبمجرد منح امتياز قناة السويس ، بدأت حملة الديون الأجنبية ، التى كانت طلائع الغزو ، وكان دى لسبس أول رجل ، عقد لمحمد سعيد أول القروض ، وحصل على سمسرته ، وفتح الباب على مصراعيه ، فلم تفتتح القناة إلا وقد تحقق خراب مصر المالى ، وكانت شركة قناة السويس ، وعصابات الانتهازيين والمغامرين ، الذين وفدوا معها إلى مصر ، هى الصواعق التى أطاحت بنهضة مصر ، ودمرتها تدميرا ، وكان دى لسبس سنديكا على مصر ، حينما عين رئيسا للجنة التحقيق الأوروبية ، وقد فصلنا كل هذه المأساة ، فى الجزء الأول .

وسارت عجلة الزمان بترتيبها المنطقى ، إذ ارتكب دى لسبس الخيانة العظمى ، يوم أن فتح القناة للانجليز ، ليحتلوا منها مصر فى سنة ١٨٨٢ ، ومنذ ذلك التاريخ ، تعتبر شركة قناة السويس ، قطب الرحى فى جهاز احتلال الانجليز لمصر .

وفى ظل الاحتلال أخذت الشركة من مصر ، كل ما طاب لجشعها ونهمها وغلوها أن تحصل عليه ، فى عقود أبرمت بأمر الدولة المحتلة ، وقد تكلمنا عنها .

ولما امتلأت الجيوب بالتبر الحرام ، طاب لحكومة انجلترا ، أن تطيل حياة هذه الشركة ، وتأخذ المواثيق مبكرا ، فكانت مؤامرة سنة ١٩١٠ ، ومصرع بطرس غالى ، بيد أول الفدائيين فى تاريخ الحركة الوطنية ، إبراهيم ناصف الوردانى .

خابت انجلترا ، وخابت معها شركتها الاستعمارية ، ولكن جاءت الحرب العالمية الأولى ، فكانت الشركة جزءا لايتجزأ من عجلة بريطانيا الحربية ، وكانت تلك الصورة غير المألوفة فى حياة الشركات ، أكثر وضوحا فى أثناء الحرب العالمية الثانية .

أين رقابة البلد صاحب القناة ، على ذلك الجهاز الاستعمارى ، المعقد ؟ !

مندوب لدى الشركة ، يقبض مرتبه من الشركة ، ولا يعرف من الأمر شيئا ، وغير مسموح له بأن يعرف شيئا ، وخمسة من الباشوات السابقين ، يقبض كل واحد منهم بضعة آلاف من الجنيهات فى السنة ، مقابل الجلوس فى مجلس الادارة ، لذر الرماد فى العيون ، واثنان أو ثلاثة من الكتبة ، تتألف منهم إدارة تابعة لوزارة التجارة ، وكفى الله المؤمنين شر القتال .

والاتاوة ، وما أدراك ما الاتاوة ، كيف تحتسب ، وعلى أى أساس ، تحدد ، والضرائب ، وماذا تأخذ ، والمحاسبة بوجه عام ، أين كل هذا ؟ !

لقد تخلصت مصر من الملكية والاقطاع والظلام جملة ، ويهمها الآن ، أن تعرف الحقائق ، لأنها تعيش فى النهار ! !

ومتى تبين أن الفوضى قد استشرت ، والحقوق قد ضيعت ، وجب علينا أن نبحث عن أمثل الحلول . هل نؤمم شركة قناة السويس أو نصفيها ؟ ؟

وأيا كان الحل الذى ننتهى إليه ، فحذار حذار ، مما يبيت الآن ، من التفكير فى إدارة القناة مستقبلا بمعرفة شركة أخرى ، أو لجنة دولية ، كلجنة الدانوب ، وسنفضح هذه المؤامرة ، ونكشف عنها هنا بالأدلة والبراهين .

وإلى أن تزول شركة قناة السويس ، يجب أن تحدد العلاقة بين الشركة والحكومة ، وتصفى المسائل المعلقة ، فالوقت قصير ، ونحن نخشى المفاجآت .



الفصل الأول

الشركة والاستعمار

عاصر مولد الشركة ، أخطر مرحلة من مراحل زحف الغرب على الشرق، طلبا للمواد الخام وللأسواق ، وتنفيذا للسياسة الأوروبية ، التي وضعت في مؤتمر باريس في سنة ١٨٥٦ ، وفي مؤتمر برلين في سنة ١٨٧٨ .

وكان دي لسبس ، وهو دبلوماسي فرنسي ، وليست له مؤهلات أخرى، يمني نفسه بتحقيق أحلام الامبراطور نابليون الأول ، وإنشاء منطقة نفوذ فرنسية ، بامتداد القناة ، وجعلها نقطة ارتكاز ، تزحف منها فرنسا على آسيا وأفريقيا ، بشكل مروحة ، فتتصل إلى الشرق الأقصى ، وتسد الطريق على منافسيها في الاستعمار ، وتتصل منها بشمال أفريقيا ، وكانت فرنسا تحتل الجزائر منذ سنة ١٨٣٠ ، وكانت مصممة على احتلال تونس ومراكش ، ومن ثم تهيمن على جبل طارق ، ويأتي وقت تغزو أسبانيا ، وتنشيء نفقا في جبل طارق ، فتتصل أملاك فرنسا ، وتصبح أكبر وأغنى دولة في العالم .

إلا أن هذا الحلم الاستعماري ، قد بددته دسائس انجلترا ، وحرب سنة ١٨٧٠ ، التي عصفت بعرش نابليون الثالث ، وجعلت فرنسا تركع تحت أقدام الجيش البروسي .

ومنذ ذلك التاريخ قنعت فرنسا بأن تسير في ركاب انجلترا ، وظهرت آثار ذلك في مصر أولا ، حيث فرضت الرقابة الانجليزية الفرنسية على المالية المصرية في شكل لجنة مراقبة ثنائية ، والرقابة على الحكومة المصرية في شكل وزارة أوروبية برئاسة نوبار وعضوية وزيرين أجنبيين أحدهما إنجليزي

والآخر فرنسي ، ولجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دى لسبس ، وهذا الأخير تزعم العصابة الاستعمارية ، وأشرف على نشاط قناصل الدول المتآمرة .

خيانة دى لسبس لمصر فى سنة ١٨٨٢ والتمكين للاحتلال

وسوف لا ننسى قط ، الدور الخسيس الذى لعبه فرديناند دى لسبس ضد مصر فى سنة ١٨٨٢ . وقد تناولناه فى الجزء الثانى من هذا الكتاب ، ونرانا مضطرين للاشارة إليه بأحرف بارزة . ذلك لأن الشعب المصرى طيب القلب ، وقد جبل على نسيان إساءة من أساءوا إليه ، ومصادقة ألد أعدائه ، والحاقدين عليه .

قلنا ، ونقول مرة أخرى ، إن دى لسبس قد خدع المغفور له أحمد عرابى ، وغرر به ، ومنعه من ردم قناة السويس ، قائلا : « لا تردموا قناتى » ! !

ودى لسبس ، هو الذى صرف عرابى ، عن تحصين القناة ، وإقامة استحكاماته فى الجهة الشرقية ، وأقسم بشرفه أن القناة منطقة حياد ، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية وأنه يضمن عدم نزول الانجليز من ناحية القناة ، وكان دى لسبس ، وهو يعطى تلك التعهدات ، يعلم فى قرارة نفسه أنه كاذب ومخادع ، والمؤلم أن عرابى قد صدقه ، على الرغم من تحذير مستشاريه ، وفى شهر أغسطس سنة ١٨٨٢ ، غزا الانجليز مصر ، من ناحية قناة السويس ، وحصلوا على معونة دى لسبس ، ووضعت شركة قناة السويس أدواتها وإدارتها ومكاتبها ، تحت تصرفهم ، فوقعت المأساة ، التى نعانى مرارتها حتى كتابة هذه السطور .

وكلما تذكرنا هذه الخيانة ، شخصت أمامنا شركة قنـاة السويس ، كشبح مخيف يرمز لاحتلال انجلترا لمصر ، ولسيطرة الغرب على الشرق ، وسنظل نذكر هذا دائما ، حتى بعد أن تصفى شركة قناة السويس ، وعلى كل مصرى أن يلقن الحقيقة لأبنائه ، وليعلموا جميعا أن الاحتلال البريطانى ، الذى أقام لدى لسبس تمثالا فى مدخل القناة ، إنما دفع له ثمن الخيانة والغدر والاجرام .

ونحن لانمقت دى لسبس لذاته ، ولكننا نمقت فعله الدنىء ، ودى لسبس هو مؤسس شركة قناة السويس ، والسياسة التى وضعها هى التى سارت عليها تلك الشركة منذ ذلك التاريخ حتى الآن . ولا نستطيع أن تفرق بين القاعدة البريطانية فى فايد ، وإدارات شركة قنـاة السويس ، فقد امتزج هذان الصرحان ، وهما جاثمان فوق قلب الوطن المفدى .

إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة

بينا فى الباب الأول ، من هذا الجزء من الكتاب ، كيف بادر الانجليز ، إثر الاحتلال مباشرة ، بوضع أيديهم على شركة قنـاة السويس ، وكيف سهل لهم دى لسبس ، تلك المهمة ، ونشرنا النص الكامل لاتفاق ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ ، الذى تأسس بموجبه مكتب الشركة بلندن ، وهو المكتب المؤلف من الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، والذى يقوم بالادارة الفعلية لشركة قناة السويس ، وحكومة إنجلترا هى التى تتحكم فى الحركة الملاحية فى القنـاة ، كما أنها صاحبة القول الفصل ، فى رسوم المرور ، فلا تغير الشركة فيها أو تبدل أو تتخذ أى قرار فى موضوع لوائح الملاحة إلا طبقا لمشيئة الحكومة البريطانية ، وعلى ضوء ما تمليه مصالح أصحاب شركات الملاحة الانجليزية .

تحتل شركة قناة السويس المكان الأول من اهتمام وزارة الخارجية البريطانية، ووزارة التجارة البريطانية، وعدا ذلك توجد اللجنة الاستشارية بلندن، وكل هذا يضفى على شركة القناة، لونا بريطانيا استعماريا، وتحاول انجلترا ما استطاعت أن تستر نفوذها فى شركة قناة السويس، لكى تأمن المتاعب من جانب الدول المنافسة لها.

ويوجد مالا حصر له من الوثائق والمكاتبات الرسمية التى تكشف عن سيطرة انجلترا على شركة قناة السويس، على نحو ما أسلفنا، فى أكثر من موضع.

وإليك بعض الأمثال التى نشرها سير آرنولد ولسون:

١ — كتاب لورد نورثكوت، فى ١٥ مايو سنة ١٩٠٦ (ولسون صفحة ١١٢).

٢ — تقرير الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة، إلى وزير خارجية إنجلترا، سير إدوارد جراى، فى ٣١ أغسطس سنة ١٩٠٦، وقد استهلوه بقولهم، «تنفيذا لتعليماتكم الصادرة إلينا فى برقيتكم المؤرخة فى ١٣ الجارى، تتشرف بابداء ملاحظاتنا، كالآتى ... الخ»

لو لم تكن الشركة بريطانية استعمارية، فما دخل وزير خارجية انجلترا، فى مجلس إدارة شركة قناة السويس، وبأى حق أعطى تلك التعليمات للأعضاء الانجليز، فى مجلس الادارة، وردوا عليها رسميا؟!

وقد تناول التقرير مسائل، على جانب كبير من الأهمية، فهو يبدأ بالكلام عن رسوم المرور، وشكوى الملاحين من أنها مرتفعة، ويفند هذا الادعاء، ثم يعرض على وزير خارجية انجلترا تفاصيل أرباح الشركة وحصص المساهمين، ويتكلم بعد ذلك عن السفن التى تجتاز القناة، ويرى أن تبقى الرسوم عالية، حتى لايستفيد من تخفيضها منافسو بريطانيا، البحريون، ويهمنا أن ننقل بالحرف الواحد، هذه الفقرة من التقرير، لأنها تبين إلى

أى مدى أصبحت شركة قناة السويس ، مجلة من مجلات وزارة الخارجية البريطانية ، وتكشف عن سر اهتمام تلك الوزارة ، بدقائق أعمال شركة القنـــاة .

«That the inter - Empire trade would de beneficially affected is, no doubt a very valid reason for both the Home and colonial Covernments to press for further reductions, but these would obviously have a precisely opposite effect upon the foreign rivals of our maritime commerce through the canal,and it would be futile to urge this argument upon our continental colleagues.

وقال الأعضاء الانجليز فى تقريرهم إن إيراد الشركة لن يرتفع بانخفاض الرسوم ، فسوف لا يترتب على ذلك زيادة حركة المرور فى القناة ، وإن لبريطانيا مصلحة مالية ، فى ارتفاع دخل الشركة !!

٣ — كتاب وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة التجارة البريطانية ، فى ١٢ سبتمبر سنة ١٩٠٦ ، ردا على كتاب أرسلته هذه الأخيرة إلى وزارة الخارجية المذكورة فى ٦ يوليو ، وقد أرفق بكتاب وزارة التجارة ، برقية للأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ردا على طاب حاكم عام استراليا ، لورد نورثكوت ، أن تعمل الحكومة البريطانية ، على خفض رسوم الملاحة فى شركة قناة السويس ، وقد أرسلت صورة من نفس البرقية إلى الخزانة البريطانية ، أفلا نعرف من هذا كم من الادارات الاستعمارية البريطانية تتدخل مباشرة فى أخص أعمال شركة قناة السويس ؟!

٤ — كتاب الخزانة البريطانية، إلىوزارة خارجية انجلترا ، فى الموضوع المتقدم ، فى أول أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٥ — كتاب من وزارة التجارة البريطانية إلىوزارة الخارجية البريطانية

فى موضوع اقتراح تخفيض رسوم المرور فى قناة السويس فى ١٧ أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٦ — رد وزارة خارجية انجلترا على وزارة التجارة البريطانية فى ١٨ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وكتاب وزارة خارجية انجلترا ، إلى حاكم استراليا ، فى الموضوع نفسه ، فى ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وهذا بطبيعة الحال ، قليل من كثير ، من الأوراق الدالة ، على كامل إشراف وزارة خارجية انجلترا ، على شركة قناة السويس .

* * *

وتشبث انجلترا بسيطرتها على شركة قناة السويس، نتيجة حتمية لسياستها البحرية ، التى جعلت قناة السويس حجر الزاوية في حياتها السياسية .

فى أيام عصبة الأمم ، وعلى وجه التحديد ، فى سنة ١٩٢٤ ، أثار البعض اقتراحا عجيبا ، هو أن تجلو القوات البريطانية عن قناة السويس ، وتحل محلها قوات تابعة لعصبة الأمم ، وتوضع القناة تحت إشراف العصبة ، فأعلن رئيس حزب العمال البريطانى ، رمزى ماكدونالد ، وقتئذ ، رفضه لهذا الاقتراح ، وقال :

« لقد استبعدت مسألة قناة السويس ، لأن سلامتها مسألة حيوية تعنينا ، فى الحرب والسلم على السواء . . . . . وستظل سلامة مواصلات الامبراطورية البريطانية في مصر مصلحة بريطانية حيوية ، ومما لاشك فيه أن القناة ستظل مفتوحة فى الحرب والسلم لضمان حرية الملاحة البريطانية ، وهذا هو الأساس الذى ترتكز عليه الاستراتيجية البريطانية بأسرها . ولن تستطيع حكومة بريطانية أيا كانت، أن تتخلى ، ولو لحليف لها ، عن مصلحتها فى الاحتفاظ

بهذا الخط من خطوط مواصلاتنا » .

بهذه الكلمات ، عبر ماكدونالد صراحة عن سياسة بريطانيا الاستعمارية،

ولم تتغير هذه النظرية حتى الآن ، فبريطانيا تعتبر قناة السويس طريق حياة أو موت بالنسبة لها ، وحسبنا أن نقرأ أرقام الحركة الملاحية فى القناة ، لنعرف سر عناد الانجليز وتشبثهم بها ، ولا صحة البتة لما تدعيه انجلترا من غيرة على مصالح ماتسميه بالعالم الحر ، ولكن القاعدة العسكرية ، لاتهم انجلترا ، بقدر ما يهمها الاشراف على الدولاب الذى يدير الحركة الملاحية فى القناة ، بل نعتقد أنها لا تنفق على القاعدة إلا لتكفل لنفسها الاشراف الدائم على ذلك الدولاب ، ولا تعد مصلحة انجلترا كأكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، شيئا يذكر ، بجانب المصالح التى تجنيها من تسلطها على شركة القناة ، وإدارتها المباشرة للحركة الملاحية فى القناة ، ومن جهة نظرها هى .

بفضل هذه السيطرة تستعمر انجلترا المساحات الواسعة التى تستغها فى امبراطوريتها الأفريقية ، وبفضل هذه السيطرة تهيمن على المحميات اليمنية ، وتغترف بترول الشرق الأوسط ، وبفضل هذه السيطرة تنهب طيبات الشرق ، وتبيع مصنوعاتها فى أسواقه ، بل إن طعام الشعب البريطانى ، ليمر من قناة السويس ، ولا تريد انجلترا بأية حال أن تترك لمصر أو لغيرها إدارة حركة الملاحة فى قناة السويس ، حتى لا تترك سفنها تحت رحمة دولة أخرى .

ولذلك ، كانت الخطوة الأولى التى خطتها بعد الاحتلال ، تحوير إدارة شركة قناة السويس ، بالاتفاقات التى عقدتها ، مع الشركة ، وبعدئذ سعت إلى تثبيت أركان الشركة ، وتوطيد دعائمها فى مصر ، بالعقود التى أبرمتها الشركة فى ظل الاحتلال ، والتى تناولناها ، فى الباب الأول ، على التفصيل ، وذهبت انجلترا فى سنة ١٩١٠ ، إلى حد محاولة مد أجل امتياز شركة قناة السويس .

وقد تجلى نفوذ انجلترا فى الشركة ، فى أثناء الحربين العالميتين الأولى والثانية .

وهذه السياسة الاستعمارية ، كفت يد الحكومة المصرية عن التدخل فى شئون شركة قناة السويس ، على أى نحو كان ، فظلت الشركة إلى الآن ، بمنأة من هذه الرقابة .

والنتيجـــة :

إن استعمار الغرب للشرق ، هو الذى عطل رقابة الحكومة المصرية وإشرافها على شركة قناة السويس ، وهذه أضفت على منطقة نشاطها وعلى إدارتها وأعمالها كل مظاهر الاستعمار ، وكل ما يوحى بأن البلد ، صاحب القناة لا شأن له بالقناة .

يقول « سكونفيلد » Hugh J' Schonfield فى مؤلفـــه : The suez canal in world Affairs (١) :

« احتفظت بريطانيا ، على مر تاريخ القناة بمركزها كأكبر منتفع بهذا الطريق المائى ، وبذلك حققت ما كان يبشر به دى لسبس فى انجلترا ، وقت دفاعه عن قضيته . ولكن بينما تحتل انجلترا المكان الأول ، فى سهولة ويسر ، تبعتها بلاد أخرى ، ظهرت أعلامها فى القناة ، منذ الحرب العالمية الثانية . . . . . . ويجب أن نضيف إلى القائمة بلاداً أخرى ، ومن بينها اليابان وإسرائيل » ! !

ويقول هذا الكاتب ، فى الصحيفة ٧٨ ، من المرجع المشار إليه :

« فى أول الأمر، لم يشعر المصريون قط ، بأن القناة قناتهم ،على أى نحو كان ، على الرغم من أنهم ساهموا فى إنشائها بالمال والرجال » .

In the earlier period the Egyptian people never felt the canal their own, though they had contributed to its construction in money and labour.

هذه سبة شنيعة ، ونريد أن نسأل ، لمن القناة ، ولحساب من ، تدار هذه القناة ؟ !

شارل رو يجيب على السؤال

كلما اجتمعت الجمعية العمومية للمساهمين ، فى باريس ، فى يونيو من كل سنة ، يستهل رئيس مجلس إدارة الشركة الاجتماع ببيان ، يعرض فيه

(١) صفحة ١٢٨ ، لندن سنة ١٩٥١ .

سياسة الشركة العامة ، وتستوقفنا فى هذا البيان السنوى عبارات تقليدية ، تحرص الشركة على ترديدها ، لكي تقحم الجماعة الدولية ، فى موضوع القناة ، فى حاضرها ومستقبلها ، وكأن القناة ليست قناة مصر ، وكأنها ملك لتلك الدول الاستعمارية ، والشركة بهذه المخالفة ، تحاول أن تستعدى الجماعة الدولية على مصر ، وتستخدمها فى الضغط عليها ، فى الوقت المناسب .

ويكفى ، على سبيل المثال ، أن نقتبس بعض عبارات ، من آخر خطابين ، من خطب رئيس الشركة ، فى الجمعية العمومية للمساهمين :

فى الاجتماع التاسع والتسعين ، فى ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، قال شارل رو ماترجمته :

« تكفل شركتكم خدمة عامة دولية على أكبر جانب من الأهمية ، .. الخ »

votre compagnie assurant un service public international d'importance primordiale, elle doit à ses usagers ... etc.

ما معنى هذا ؟ !

معناه أن القناة مرفق دولى فيما يراه شارل رو ، وأن شركته مسئولة أمام المنتفعين بالقناة ، وليس ثمة عدوان على مصر أقبح من هذا ، ولو أن الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة لدى الشركة ، كانوا مدركين لمعني هذا الكلام ، ولما يرمى إليه شارل رو ، من ورائه ، لوجب عليهم الانسحاب من اجتماع الجمعية ، وإثارة ضجة كبيرة ، بل لكان حل الشركة وطردها ، هو الرد الوحيد ، على تلك المناورات الفاجرة ! !

واسترسل شارل رو ، فى بيانه ثم قال ، إنه يريد أن يلقى ضوءا ، على أهم أركان السياسة التى تتبعها الشركة دواما ، وأهم هذه الأركان بتعبيره هو : « إرضاء عملائها إلى أبعد الحدود ، وهؤلاء العملاء هم الذين تتألف منهم بحرية العالم كله ، بأن تكفل لهم مروراً مأمونا ، وسريعا ، وقليل

الكلفة . » وقال إن الشركة تنال الجزاء عن ذلك ، ثقة هؤلاء ، وهى القوة الكبرى التي تعتمد عليها .

la meilleure de force dont elle dispose.

هذا كلام له عند المستعمرين مغزاه . وبعد تلك العبارات الخبيثة ، عرج على مصر ، فقال :

« وثمة مبدأ آخر ، من المبادىء التى تقوم عليها سياسة شركتكم التقليدية ، هو أنه تفيد مصر ، وتسدى إليها خدمة . إنها مفيدة لمصر بطبيعة الحال ، وفى مجرد وجود الشركة ، واشتغالها فائدة لمصر ، فهى بوجودها وعملها ، تحمل عن مصر عبئا ، يعتبر من الناحية الفنية ، من الرقة بمكان ، وقد كان وسيظل أصحاب المصلحة فيه ، طرف ثالث ، هم المنتفعون بالقناة . ولقد سمعتمونى من قبل ، أنبهكم إلى هذه النقطة ، التى تتلخص فى الفائدة التى تجنيها مصر ، إذ تحمل شركتكم مسئوليات فنية وغيرها ، متصلة بالمرور الدائم للسفن فى طريق بحرى يصل بين القارات . ومفيدة لمصر ، إذ عمرت شركتكم الخ . . »

يريد هذا الثعلب المستعمر أن يقول ، إن إدارة القناة ، فى خدمة الملاحة العالمية فريضة على مصر ، ولما كانت عاجزة فنيا وغير ذلك عن حمل هذا الواجب وأداء هذا الالتزام ، فالشركة قد أسدت إليها خدمة ، وحملته عنها ، بل إن مجرد وجود الشركة خدمة لمصر ، ثم انتقل لكلامه الفارغ عن تعمير الصحراء ، وإيجاد حياة فى شرق الدلتا ، ولا يمكن أن تصفع مصر علنا ، وعلى ملأ العالم بأكثر من هذا الكلام . والمقصود من هذه الصفعات أن تلق

الشركة فى روع الدول أن مصر عاجزة وأن القناة قناة الدول الملاحية ، وليست قناة مصر ، ولولا الشركة ماجرت القناة ، وأن الشركة فوق ذلك متفضلة على مصر إذ خلقت لها مدنا فى الصحراء .

وبهذا الأسلوب الاستعمارى ، يحاول شارل رو أن يقطع على مصر خط الرجعة ، ويحول دون مطالبتها برد القناة إليها ، ويوهم بأن أيلولة القناة لها خطر على الملاحة ، وأن فى وجود الشركة نعمة لمصر،لاتريد أن تعترف بها .

ويقال هذا الكلام فى الجمعية العمومية للمساهمين ، ويصفق لهالحاضرون بما فيهم الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة المصرية ، لدى الشركة ، ولم نقم بمجرد الاحتجاج ، وهو أضعف الايمان !!

ولا يقف هذا المستعمر عند ذلك الحد من الاهانة ، بل يستطرد ، ليسجل على مصر أنها راضية بكلامه هذا كل الرضا ، ويقول إنه إزاء تلك الخدمات التى تسديها الشركة لمصر ، كانت العلاقات دائما ودية بين الشركة والحكومة المصرية ، وأن هذا تقليد ، يرجع إلى ماقبل افتتاح القناة ، وقد تأصل على مدى العصور ، ولم يتغير بتغير الحكومات . وأنه وجد المثل لذلك مرة أخرى ، إذ هبط على مصر ، فى ظل العهد الجديد ، ومعه بعض أعوانه ، السكرتير العام ، واثنان من أعضاء اللجنة الادارية ، فنالوا حسن القبول !! .

إن مصر بطبعها ، بلد مؤدب ومضياف ، ولكن ليس معنى ذلك ، أنه يغض الطرف عن حقوقه ، أو يسكت على الاهانة . فما هو الدليل الذى يطلبه منا « شارل رو » برهانا على استنكار سياسته ؟! .

أيريد منا أن نصفعه على قفاه ، أو نلقى به فى مياه القناة ، ليكون ذلك إعلانا عن عدم الرضا ، على سياسة شركته الاستعمارية ؟! .

إن كان الاستنكار لايتم إلا بهذه الطريقة فى منطقه هو ، فلن نفعل من

هذا شيئا ، لأننا شعب مؤدب ومضياف ، ولكن آداب اللياقة ليست دليلا على الرضا ، أو الاعتراف بتلك الحالة الشاذة .

ولم يكتف بهذا ، بل راح يمن على مصر ، ويقول إن الشركة لاتقحم نفسها فى سير الحوادث الدولية ، مشيرا بذلك إلى الصراع القائم بين مصر وبريطانيا ، وإن الشركة تقف متفرجة ، ولا يعنيها إلا أن تكفل استمرار الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض والأحمر .

وندد شارل رو فى نهاية خطابه بحوادث القناة فى سنة ١٩٥٢ ، مثنيا على موقف الشركة وموظفيها ذلك الموقف الذى نذكر أنه كان تحديا ظاهرا لمصر ، وسنعود لمناقشته فى فصل آخر ، وقال إنه إذا ما تكررت هذه الحوادث ، فان الشركة ، ستقف نفس الموقف !! .

أنقرأ كل هذا ، ولا نقول إنها شركة استعمارية ، تعمل لحساب بريطانيا أولا ، والعصابة الاستعمارية ثانيا ، وتتحدى مصر جهرا وعلانية ؟! .

إنى أترك لكل مواطن ، أن يفكر فى مصير وطنه ، مع استمرار هذه الشركة ، جاثمة فوق قلب مصر (١) !!

* * *

خطاب أول يونيو سنة ١٩٥٤

فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، السادس والتسعين ، فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، كان « شارل رو » أشد غلوا ، وفجورا، منه فى الأعوام التى خلت ، وإليك بعض الملاحظات ، فى بيان ذلك اللون الاستعمارى الفاقع !

١ — استهل شارل رو ، بيانه بعباراته التقليدية ، التى أضحت ثقيلة ومملة

---

(١) يراجع خطاب شارل رو ، فى نشرة الشركة رقم ٢٢٨٦ بتاريخ ١٥ يونيو سنة ١٩٥٣

لكثرة التكرار ، فقال إن الشركة تلعب الدور الخطير في الاقتصاد العالمي le role Primorbial dans l'économie mondiale ، وأثنى على الأفاق فرديناند دي لسبس ، وبعد نظره وعبقريته le clairvoyance géniale de notre fondateur ، وهو بذلك يريد أن يبعث الاستعمار من مرقده ، ويرجع عقارب الساعة إلى الوراء . ففي الفقرة التالية ، يشير إلى فرمان نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وأنه ثمرة عمل « الفرنسي العظيم » ، « وخديو مصر العظيم » ، والفرنسي العظيم الذى يعنيه هو دى لسبس ، وخديو مصر العظيم هو السفيه المعتوه محمد سعيد ، وهكذا يتحدانا شارل رو ، بتمجيد هذه الأسماء ، لأنه يريد أن يردنا إلى نوفمبر سنة ١٨٥٤ !! .

٢ — ومرة أخري ، يكابر المستعمر شارل رو ، ويتجاهل أن القناة قناة مصر ، وأنها مرفق مصرى بحت ، فيغالط ، ويقول إنها مرفق دولى عام وإن الشركة تحمل مسئولية دولية ، وهذا كلام خطير ، يضر بقضيتنا أبلغ الضرر ، ولا يوجد فى القانون شىء إسمه مرافق دولية عامة ، ولا يعترف القانون الدولى العام بشركات تحمل مسئوليات دوليه ، فالدول وحدها هى أعضاء القانون الدولى العام . وإليك عبارة رو بنصها .

un devoir envers le service Public international q-u,elle assume......

.. à bien remplir son devoir international '

إن المستعمر اللئيم لا يلقى القول جزافا ، فهو يضمر في جوفه معان كثيرة ، ويريد أن يقول إن شركة قناة السويس دولة فوق أرض القناة ، ومجرد القول إنها تحمل مسئوليات دولية ، أو تقوم بواجب دولى ، هو إضفاء صفة الدولة عليها ، فهل يوجد مصرى واحد ، يطيق هذا المعنى ، وهل يجوز أن نسكت حتى نؤخذ على غرة ؟! .

ويؤكد « شارل رو » عبارته بقوله إن رأسمال الشركة قد اكتتب به فى مرفق دولى ، وهذا التكرار والالحاح له مغزاه :

capital investi dans un service public international.

٣ — وحرص الثعلب الخبيث ، على الاشارة ، للنزاع القائم ، بشأن تفتيش السفن المارة بالقناة ، والتي يشتبه في تعاملها مع إسرائيل ، قائلا : لقد ذكرت الشائعات أن للشركة صلة بنزاع محلى ، فى منطقة القناة ، وهو مثار خلاف دولي بشأن تطبيق معاهدة سنة ١٨٨٨ ، بخصوص حرية المرور فى القناة .

والحقيقة أن الشركة لا يعنيها أولئك ولا هؤلاء . وأكرر لكم ما قلته فى العام الماضى ، إن سياسة الشركة لا تحفل بهذا ، فهى منصرفة لأداء مهمتها العليا ، دون أن تتنازل عن شيء من اختصاصها ، أو تتدخل فى أمر خارج عن اختصاصها ! !

وفات شارل رو أن يفهم أن الشركة مصرية مساهمة ، وتدير لحساب الحكومة المصرية مرفقا مصريا ، وما عليها إلا أن تنفذ الأوامر التى تصدر لها من الجهات الادارية المصرية .

٤ — وكعادته السخيفة ، راح يتمحك فى الحكومة المصرية ، ويقول إنه وصحبه زاروا مصر فى الشتاء ، وقوبلوا مقابلة طيبة ، وإن اتصاله بالجهات الحكومية لم يخل من فائدة .

وختم بيانه بالثناء على الشركة والتشبث بالصفات الدولية ، والعالمية ، وغير ذلك مما فندناه من قبل (١) .

* * *

(١) وبمناسبة اشارة شارل رو الى زيارته الشتوية ، يهمنا أن نسجل أن الشركة كانت تحرص دائما ، على استقباله في ميناء بورسعيد ، كرئيس دولة ، فلا يمر بالجمارك ، وينزل فى عرض البحر فى رفاص ينقله الي استراحة الشركة فى بورسعيد ، وحرص الشركة على ذلك تقليد متصل بسياستها الاستعمارية .

ولكن مدير جمرك بورسعيد المصرى ، الأستاذ فتحى عمر ، كان رجلا ، وكان وطنيا ، وكان شجاعا ، فاعترض تلك المسرحية ، وأصر على أن يعامل الخواجا رو معاملة غيره من المسافرين ، بل المعاملة التي تفرض عليه في جمارك بلاده على الأقل . وتطلب من سلطات الدولة تحقيقا في هذه المسألة ، وأن تضرب على يد العابثين والمستهترين الذين يجاملون على حساب وطنهم ، وأن تمنع الاستقبال الذى يقيمه رو بالاستراحة ، في كل سنة ، ليعرض عليه الرسميون المصريون ، وهكذا ، مما تمسك عنه الآن ! !

وبعد فمظاهر الاستعمار فى شركة قناة السويس ، لا يمكن حصرها ، وقد بينا كيفية تكوين إدارات الشركة ، فى الباب الأول ، من هذا الكتاب ، ويجب أن نذكر أن الشركة تستخدم فى جهازها الادارى والفنى بين موظفيها قناصل انجلترا وفرنسا ، وغيرهما ، بمدن القناة : بورسعيد والسويس والاسماعيلية ، وتضفى على نفسها ، وعلى منطقة القناة كلها ، كل مظهر يوحى بأن قناة السويس ، ليست جزءا من مصر ، وأنها شريان يدار لصالح الدول الملاحية ، على الشركة مسئوليات دولية ، وما على مصر إلا الرضا والسكوت ، بهذه الحالة الواقعية ! !



الفصل الثانى

محاولة الشركة مد أجل الالتزام فى سنة ١٩١٠ والدسائس الحالية

بعد أن استقر الاحتلال البريطانى فى مصر ، أعدت الحكومة البريطانية بالاتفاق مع شركة قناة السويس ، فى أواخر سنة ١٩٠٩ ، مشروع اتفاق ، لمد أجل امتياز الشركة أربعين عاما ، بحيث ينتهى الالتزام فى سنة ٢٠٠٨ بدلا من سنة ١٩٦٨ . وقام المستر « بول هارفى » المستشار المالى البريطانى فى مصر ، بمفاوضة الحكومة المصرية سرا ، فى هذا الموضوع ، وأوشك أن يظفر بقبولها للاتفاق ، لأنه لم يكن فى الدستور وقتئذ ، نص يحتم الرجوع إلى الجمعية العمومية ، إذ كان رأيها استشاريا ، ولكن يقظة المغفور له محمد فريد « بك » ، هى التى أنقذت مصر ، من تلك المؤامرة الدنيئة .

تمكن فريد من الحصول علي نسخة من مشروع هذا الاتفاق ، في أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وبادر إلى نشرها فى اللواء ، وعلق عليه مبينا أسرار المشروع وبواعثه الخبيثة ، وفيما يلى خلاصة لهذا المشروع :

المادة الأولي : يمد امتياز شركة قناة السويس إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ .

المادة الثانية : فى المدة ، من أول يناير سنة ١٩٦٩ إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ ، يقسم صافي الأرباح بين الحكومة المصرية ، وبين الشركة مناصفة ، مع التحفظين الآتيين :

(١) إذا حدث فى سنة من السنين ، أن كان الربح الصافى ، أقل من مائة مليون فرنك ، فان الشركة تحصل علي خمسين مليونا من الفرنكات، ولا تنال الحكومة المصرية إلا ما قد يتبقى .

(٢) وإذا كان صافى الربح فى سنة من السنين ، خمسين مليونا من الفرنكات ، أو أقل من ذلك ، أعطي للشركة بأكمله ، ولا تحصل الحكومة المصرية علي شيء .

تتنازل الحكومة المصرية عن الحصة البالغة ١٥ ٪ من صافى الربح ، وهي التى تقررت لها فى عقد الالتزام الأصلى (١) .

المادة الثالثة : فى مقابل مد الالتزام أربعين سنة ، تدفع الشركة للحكومة المصرية مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات المصرية (١٠٣٫٦٩٤٫٠٠٠ من الفرنكات) ، على أربعة أقساط فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٠ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١١ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٢ ، و ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٣ .

المادة الرابعة . وفوق ذلك ، تعطي الشركة للحكومة المصرية ، إبتداءا من سنة ١٩٢١ ، حصة فى صافى الربح ، كالآتى :

٤ ٪ من سنة ١٩٢١ إلى سنة ١٩٣٠
٦ ٪ من سنة ١٩٣١ إلى سنة ١٩٤٠
٨ ٪ من سنة ١٩٤١ إلى سنة ١٩٥٠
١٠ ٪ من سنة ١٩٥١ إلى سنة ١٩٦٠
١٢ ٪ من سنة ١٩٦١ إلى سنة ١٩٦٨

ويحدد نصيب الحكومة المصرية ، فى الميزانية، فى كل سنة طبقا للقواعد التى تتبع فى تحديد أرباح الأسهم ، وتدفع الحصة فى مواعيد سداد كوبونات الأسهم .

ولا تساهم الشركة المدنية ، التى تحصل على حصة الـ ١٥ ٪ لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، فى الأعياد المترتبة على المادتين الثالثة والرابعة من هذا الاتفاق .

---

(١) هذه الحصة ، هي التى باعتها الحكومة المصرية فى سنة ١٨٨٠ ، وتستولى عليها الشركة المدنية لغاية ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، فالتنازل يكون بعد هذا التاريخ .

المادة الخامسة : فى تسوية الحسابات ، بعد سنة ١٩٦٨ ، تحدد حصة الحكومة المصرية ، طبقا للقواعد المقررة فى المادة الثانية من هذا الاتفاق ، فالقروض التى تدخل فوائدها فى حساب المصاريف ، هى تلك التى تبرم بعد سنة ١٩١٠، لتنفق فى أعمال تحسين فى القناة وموانيها ابتداء من سنة ١٩١١ ، بشرط أن توزع الفوائد وحصص الاستهلاك على سنوات كل قرض .

وتحدد حصة الحكومة ، بنفس الطريقة التي تحدد بها أرباح المساهمين، بشرط ألا يكون هناك ثمة مقتض لتطبيق التحفظ الوارد بالفقرة السابقة .

وفى كل الأحوال تدفع حصة الحكومة فى نفس تواريخ سداد حصص المساهمين .

المادة السادسة : ومن المقرر أن حصة الحكومة المصرية، بنسبة ٥٠ ٪، عند انتهاء أجل الالتزام ، تعد مناصفة فى رأس المال ، الذى يتبين عند عودة القناة البحرية للحكومة طبقا لشروط فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

المادة السابعة : تعترف الشركة ، بأنه ابتداءا من سنة ١٩٦٩ ، سوف يكون هناك مجال لتمثيل المصالح المصرية فى مجلس الادارة ، على أساس النسبة المقررة للحكومة المصرية فى أرباح المنشأة .

وتقرر من الآن ، أنه استجابة لطلب الحكومة المصرية ، سيعين ثلاثة أعضاء فى مجلس الادارة ، ترشحهم الحكومة المصرية ، وتعينهم الجمعية العمومية للمساهمين ، طبقا للقواعد الجارية .

المادة الثامنة : تقبل الحكومة المصرية ، بناء على طلب الشركة ، أن تأخذ على كاهلها ، فى نهاية الالتزام ، المعاشات والاعانات المقررة للموظفين والمرشدين والعمال ، طبقا للوائح السارية ، التى سلمت للحكومة نسخ منها .

المادة التاسعة : تتعهد الشركة ، مستقبلا ، بأن تنفذ بنفسها وعلى نفقاتها أعمال الصيانة والتحسين التي تراها ضرورية لحفظ مداخل القناة البحرية فى حالة جيدة . وتقبل فوق ذلك ، أن تأخذ على كاهلها إنفاق مبلغ تسعين ألفا من

الجنيهات المصرية (٢٫٣٣٣٫٠٧٠ فرنكا) فى أعمال الكراكات لتطهير مدخل السويس ، وهى العملية التى تباشرها الحكومة المصرية لتعميق مدخل القناة .

المادة العاشرة : كل الشروط التى تتصل مباشرة أو غير مباشرة ، بمدة الالتزام ، أو بانتهائه ، والتى تكون قد وردت فى اتفاقات سابقة بين الشركة والحكومة ، تخضع لمد المدة المقررة فى هذا الاتفاق .

المادة الحادية عشرة : لايكون هذا الاتفاق نهائيا إلا بعد أن تصادق عليه الجمعية العمومية للمساهمين .

* * *

محمد فريد هو الذى فضح المؤامرة

حمل فريد ، طيب الله ثراه ، حملة شعواء ، على ذلك المشروع الاجرامي ، وقال فى ختام مقال له بجريدة اللواء ، فى ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٠٩ مانصه(١):

« كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل ، فى أمر إطالة أمد الشركة ،
« مع علمها أن القناة كانت السبب فى ضياع استقلال مصر ، وكل مصرى
« حر يتوق لأن يراها ملكا لمصر ، حتى لا يبقى لأوربا وجه للتداخل فى أمورنا ،
« خصوصا وأن لانجلترا ماكان لمصر فيها من السهوم ، وهى تبلغ ثلث
« المجموع .

« إن فائدة هذه الاطالة المادية والسياسية ، تعود على إنجلترا ، إذ
« تصبح صاحبة القول فى القناة لمدة مائة سنة ، تبتدىء من الآن ، وتنتفع
« بفائدة سهومها ، طول هذه المدة ، مقابل ماتأخذه الخزينة المصرية ، من
« النصيب الضئيل ، بالنسبة لما يعود عليها من الربح الكثير ، لو انتظرت
« هذه السنين الباقية .

---

(١) عبد الرحمن الرافعي : محمد فريد ، رمز الاخلاص والتضحية ، الطبعة الأولى ، مطبعة الحلبي سنة ١٩٤١ ، صفحة ١٤٥ ، وما بعدها .

« فهذه المسألة من المسائل الحيوية لمصر ، والأمة تنتظر من الوزارة
« ألا تتساهل فيها ، تساهلها فى مشترى سكة حديد الواحات الغربية ،
« إنقاذا لشركة إنجليزية من الافلاس ، كما ننتظر من جميع الجرائد الوطنية
« الاتحاد فى الدفاع عن صالح البلاد فيها ، وإيقافها على كل مايمكنها الوقوف
« عليه من الحقائق بشأنها ، وكذلك ننتظر من مجلس الشورى الذى سيعقد
« في ١٥ نوفمبر المقبل ، أن لايغفل سؤال الحكومة عنها ، حتى لاتضحي
«مصالح القطر المالية والسياسية ، خدمة للحكومة الانجليزية فى السودان ،
«فحسبنا ما فات »

ولم يكتف الزعيم الخالد بالمقالات التى دبجها يراعه ، فبادر بمطالبة الحكومة بعرض المشروع على نواب الأمة ، قبل البت فيه ،واجتمعت اللجنة الادارية للحزب الوطني مساء ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وأصدرت القرار الآتى :

« نظرا لخطورة مسألة قناة السويس ، اجتمعت اللجنة الادارية للحزب
« الوطنى ، مساء ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٠٩ ، وتفاوضت فيما يجب اتخاذه
« إزاء هذه المسألة ، فقررت دعوة الحكومة ، إلى أخذ رأى الأمة ،
« فى مشروع مد امتياز القناة : قبل البت فيه ، ولذلك أرسلت التلغرافات
«الآتية إلى الجناب العالى ، ورياسة مجلس النظار ، ورياسة الجمعية العمومية».

« ١ — إلى الخديو :

« الحكومة تتفاوض مع شركة قناة السويس ، فى شأن امتداد أجل
« امتيازها ، ولما كان هذا العمل من الأمور الخطيرة ، التى تمس صوالح
« الأمة ، لذلك يلتمس الحزب الوطنى ، أن لاتحرم الأمة من أخذ رأيها
« فى المفاوضات ، التى تدور الآن مع الشركة ، وذلك تحقيقا لآمال الأمة
« فى سموكم الكريم » رئيس الحزب الوطنى (محمد فريد) .

« ٢ — رئاسة مجلس النظار بمصر :

« الحكومة المصرية ، تتفاوض مع شركة القناة ، فى شأن امتداد أجل

« امتيازها ، وبما أن هذا العمل من أهم الأعمال التى يلزم أن يكون رأى
« الأمة قطعيا فيها ، نرجو أن لاتتحمل الحكومة كل مسئولية ، فالحزب
« الوطنى يحتج علي هذا العمل ، إن تم بدون أخذ رأى الأمة » .

« ٣ — الأمير حسين كامل ، رئيس الجمعية العمومية :

« الحكومة المصرية تخابر شركة القناة ، فى شأن امتداد أجل امتيازها ،
« ولما كان هذا العمل من الأمور التى يجب أن يكون رأى الأمة قطعيا فيها ،
« فالحزب الوطنى يرجو من دولتكم بصفتكم رئيس الجمعية العمومية التى تمثل
« الأمة السعى فى عقدها لأخذ رأيها فى هذا العمل الخطير ، وهو ما تؤمله
« الأمة فى شعوركم الوطنى ، ومبدئكم الدستورى » .

ويقول أحد الرجال الذين عاصروا تلك الحركة ، وساهموا فيها ، وهو الأستاذ عبد الرحمن الرافعى (١) :

« ولقد كان نداء الفقيد صيحة الخطر ، التى استجابت لها البلاد فى هذه
« المسألة فقامت بطوائفها وصحافتها ، تنادى بوجوب عرض المشروع على
« الجمعية العمومية ، قبل البت فيه ، وكادت الحكومة تبرم المشروع ، لولا
« الضجة التى أثارها الحزب الوطنى حوله ، فاضطرت تحت ضغط الرأى العام
« أن تتريث قبل البت فيه » .

ويقول أحد غلاة المستعمرين الانجليز ، وهو « سير آرنولد ولسون » إن المشروع كان أكثر فائدة للشركة منه للحكومة المصرية ، وإنه كان من الواجب أن يكتب عقد الالتزام من جديد ، لأنه كان فى شكله وموضوعه ، بعد انقضاء أربعين سنة عليه ، سخيفا ، وغير ملائم لروح العصر. وإنه لم تبد محاولة لتعديل نظام الشركة الأساسى ، كى يصبح متفقا مع أوضاع الشركات المعروفة ، وبحيث تحدد مسئوليات الشركة ، والتزاماتها على ضوء المبادىء الحديثة . واعترض هذا الكاتب على استمرار تمتع الشركة ، طبقا لالتزام سنة ١٨٥٤ ، بدخل يسمح لها بأن تدفع للمساهمين حصصا تبلغ المائة فى المائة

(١) عبد الرحمن الرافعى : المرجع السابق ، ص ١٤٧

وقال إن مصالح التجارة العالمية ، لم تكن محل إشارة أو بحث ، ولكن تلك الاعتراضات لا قيمة لها ، ولا تمثل الرأى المصرى ، الذى نادى برفض المشروع برمته (١) .

ولا أدل علي أن بريطانيا هي التى بيتت تلك المؤامرة ، من أن الموضوع قد أثير فى سنة ١٩٠٩ فى مجلس العموم البريطانى ، فرفض وزير الخارجية ، سير « إدوارد جراى » أن يدلي بأى بيان ، وأعلن فى جلسة مجلس العموم فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ ، أن الموضوع سيعرض على الجمعية العمومية فى مصر ، وأنه ليس من المصلحة أن يدلي قبل ذلك بأى بيان ، ذلك لأن المستشار المالى البريطانى ، كان قد أكد لوزارة الخارجية البريطانية ، أنه ليس ثمة خطر من عرض المشروع على الجمعية العمومية ، فإن صوتها استشارى ، وقد تم الاتفاق بينه وبين سعد زغلول ، المعروف بذلاقة لسانه ، على الدفاع عن المشروع ، وإقناع الجمعية بقبوله ، ومعروف أن سعد زغلول ، كان وقتئذ من صنائع الاحتلال ، وقد اشترك فى تأسيس حزب الأمة ، تحت إشراف اللورد كرومر ، فى سنة ١٩٠٧ ، لمناوءة الحركة الوطنية المصرية ، وتحويلها عن وجهتها .

وعاد مجلس العموم لسؤال «ادوارد جراى» في الموضوع في ٢٥ نوفمبر ، بل وأثناء عرض المشروع علي الجمعية العمومية فى مصر ، فمنع المناقشة فيه ، حتى لا يضاعف انتباه الوطنيين المصريين وحذرهم ، وكتب « سير الدون غورست » قنصل بريطانيا العام فى مصر ، يقول ، عن المشروع إنه ذو أهمية قصوى بالنسبة للأجيال المصرية ، حاضرها ومستقبلها ، وكانت بريطانيا تحاول أن تعالج المسألة فى طى الكتمان ، لتمر بسلام ، ولتأمن فى الوقت نفسه ، حملات منافسيها من الدول الأخرى .

وقد أمر الخديو عباس حلمى الثانى ، بناء على طلب المعتمد البريطانى ،

---

(١) آرنولد ولسون : المرجع السابق ، ص ٩٦ .

بتحديد يوم الاربعاء ٩ يناير سنة ١٩١٠ لانعقاد الجمعية العمومية لنظر المشروع ، وجدد محمد فريد حملاته ، فكتب فى صحيفة اللواء ، فى ٣٠ يناير سنة ١٩١٠ ، يقول :

« من الغريب أن ما كتب ، ويكتب ، فى مسألة قناة السويس ، يدور حول النقطة المالية فقط ، فيظهر المستشار المالى فوائدها ، وما يعود على الخزينة من الأرباح ، ويبين أوجه أرجحية قبول مشروع الشركة ، وتناقشه الجرائد فى أرقامه ، وتجتهد فى إثبات عكس ما يقوله ، ويسعى فى تأييده ، ولم يلتفت أحد تقريباً إلى المسألة من وجهة ضرورة حفظ مرافق الأمة بين أيدى أبنائها ، ولو كان وراء ذلك فقد منفعة أو تقليل كسب ، أو خسارة مالية ، فان الأمم الحية التى تدير أمورها حكومة ممثلة لها حقيقة ، تبذل جهدها فى منع إعطاء امتيازات لأصحاب الأموال من الأجانب ، فيتذرعون بها إلى التدخل فى أمورها المالية ، فالداخلية ، كما هو المشاهد فى أغلب الأمم المستضعفة ، فهذه فرنسا مثلا ، وهى تلك الحكومة الجمهورية ، التى لا تخشى تدخل أي أجنبي فى أمورها ، تشترط عند طرح أى مشروع فى المزاد ، سواء فى بلادها الأصلية أو فى مستعمراتها ، أن لا يقبل فيه إلا الفرنسى دون غيره ، وقد توسعت أغلب دول أوروبا فى السنوات الأخيرة ، فى العمل بهذا المبدأ الحكيم ، فعمدت إلى مشترى المشروعات الجسيمة الممنوحة لشركات أهلية ، وذلك حتى لا تستبد الشركات فى الأهالى ، فقد اشترت فرنسا سكك حديد شركة « أورليان » فى العام الماضى ، واشترت حكومة إيطاليا جميع سككها الحديدية ، وكذلك سويسرا وألمانيا وغيرها ممن لم يحضرني ذكرها الآن ، ولم ينس القراء ما حدث فى مجلس النواب العثمانى بخصوص مسألة الملاحة في نهرى دجلة والفرات ، فانها كانت من أكبر أسباب سقوط وزارة حسين حلمى باشا ، ولولا أن الامتياز القديم الذى كان ممنوحا لشركة انجليزية ، لم يكن لمدة معينة ، بل كان أبديا ، لما صدق عليه مجلس النواب ، فان مشروع

حلمي باشا جعل الشركة عثمانية ، بعد أن كانت إنجليزية ، وجعل نصف أعضاء مجلس إدارتها عثمانيين ، وجعل مدتها ٧٥ سنة ، واشترط أن الشركة تكون ملزمة ببيع امتيازها للحكومة العثمانية ، بعد أن تمضى نصف هذه المدة إذا طلبت ذلك الحكومة ، ومع كل هـذه التعديلات التى فى جانب الدولة وفى صالحها هاج لهـا الشعب فى بغداد ، ولم يقبلهـا مجلس النواب إلا بشق الأنفس ، وأسقط وزارة حلمى باشا بسببها ، ولا ننسى كذلك ما فعله إخواننا الفارسيون حتى فى زمن الاستبداد ، وقبل نيلهم الدستور ، ذلك أنه لمـا أعطت حكومتهم إحدى الشركات الانجليزية احتكار صنف التنباك ، قاموا ضدها كرجل واحد ، وأضربوا عن استعماله ، مع شـــدة تعلقهم به ، حتى كأنه من ضروريات حياتهم ، وبذلك اضطروا حكومتهم الاستبدادية إلى سحب هذا الامتياز .

« هذا ما نراه فى الأمم الأخرى مجسما ملموسا ، وحكومتنا تعطي الامتيازات للأجانب جزافا ، وتفضل الأجنبى على الوطنى ، كما فعلت فى سكك حديد الدلتا ، فانها ممتنعة للآن عن إعطاء امتيازها لشركة وطنية فى مديرية المنوفية ، وفضلت حرمان هذه المديرية من منافع هذه السكك ، على أن تعطى امتيازها لأبناء البلاد ، « وبينما يئن كل مصرى من وجود قنـاة السويس فى يد شركة أجنبية ، بعد أن فتحت بأموال مصر وأبنـائها ، ويتوق إلى أن يرى أولاده هذه القناة ملكا لهم يوما ما ، ويود لو طوت يد القدر هذه الستين الباقية ، يرى حكومته توافق (إن لم تسع) على مد امتيازها أربعين سنة جديدة بعد الستين الباقية ! ! ! ولم ذلك ؟ لأن الحكومة الانجليزية محتاجة لأربعة ملايين من الجنيهات تريد صرفها على السودان بعد أن نفدت أموالنا الاحتياطية .

« يقولون إن السودان جزء من مصر ، ويجب علينـا أن لا نضن عليه بالأموال اللازمة لاحياء مواته ، نعم نحن نصرف على السودان بسخاء إذا لم

يكن للانجليز يد فيه ، فاذا لم تكن هـذه الشركة التى بح صوت الأحرار فى المناداة ببطلانها ، لكنا أول الموافقين على مد يد المساعدة إليه ، ولكن بعد استيفاء مصر ما يلزمها من المصروفات الضرورية ، غير أنه ليس من المعقول أن نبيع مرافق مصر وأراضيها للحصول على ما يبدد فى السودان بلا مراقبة ، لانشاء مستعمرة انجليزية ، يكون الغرم فيها علينا ، والغنم للانجليز ، ونزيد الآن على ذلك بأنه لو قال قائل بأنه يخشى أن تلزمنا الدول فى آخر سنة ١٩٦٨ بتخفيض رسم المرور إلى خمسة فرنكات أو أقل من ذلك عن كل طن ، كما يقول جناب المستشار المالى لأجنباه بأن هذا القرض لايخيفنا ، ولا يجوز أن يمنعنا عن رفض طلب الشركة حتى ولو اضطرت الدول مصر (وهو الفرض المستحيل) إلى جعل رسم المرور بحيث لايؤخذ منه إلا بقدر ما يسمح بحفظ القناة وصيانتها فقط ، فان كل هـــذه القروض لو تحققت لكانت أقل ضرراً علي مصر من وجود هذه القنـاة ، التى تتركز فؤادها ، فى يد شركة أجنبية .

« ولنذهب مع المعضدين للمشروع إلى أكثر من ذلك ، فنقول لهم إن مصر لو كانت حرة ، وكانت أعمالها بيد نوابها ، لفضلت استرداد الامتياز من الآن ، فى مقابل تعويض مالى يدفع للشركة مرة واحدة ، أو مقـابل جزء من الأرباح يحسب على نسبة صافي إيراد خمس السنوات أوعشر السنوات الأخيرة ، ويدفع لها فى مدة السنوات الباقية من الامتياز ، كما فعلت الدول التى استردت امتياز سككها الحديدية .

« ولكن هذا الأمر يستحيل صدوره من مثل حكومتنا التى لا تراعى فى إدارة أمورها إلا ما يوحي به إليها المستشارون الانجليز ، وهم بلا شك يسعون جهدهم فى تمليك مرافق البلاد إلى الشركات الانجليزية ، أو التى للانجليز فيها النصيب الأوفر .

أما لو قيل لنا أن الدافع للحكومة إليقبول هذه الشروط ، هواحتياجها

إلى المال ، لطلبنا منها أن تبين لنا وجه الاحتياج ، والأوجه التي تنوى صرف هذه المقادير فيها ، حتى إذا تأكدنا من ضرورتها وعدم إمكان تأخيرها ، وأن المال الاحتياطى الباقى لا يكفى للقيام بها ، وأنه لا يمكن اقتصاد ما يلزم لها من الميزانية الاعتيادية ، وبالأخص من المرتبات الجسيمة التي يتقاضاها كبار الموظفين من الانجليز وغيرهم ، مع اقتصاد بعض هذه الوظائف غير اللازمة ، والتي تخلق لمجرد توظيف صنائع الاحتلال من مصريين وأجانب ، لو اقتنعنا بكل ذلك ، لقبلنا بأن تقترض الحكومة هذه الأموال بصفة صريحة بدون أن تمس القناة أو غيرها من مرافق الأمة بسوء .

« فليتدبر أعضاء الجمعية العمومية كل هذه الملاحظات ، وليعلموا أن أعين أوروبا والأمة المصرية شاخصة إليهم ، حتى تحكم لهم بالكفاءة والاستقلال فى الفكر والشجاعة الأدبية ، التى تحملهم على الجهر برأيهم ، ولو خالفوا فى ذلك رأى أعظم وزير ، أو أكبر أمير ، فالأمة فوق كل ذلك ، ومصالحها فوق إرضاء أصحاب الحل والعقد ، فقد كفى ما فات من مراعاة الأجانب والمجاملة فى الرأى مما وصل بنا إلى هذه الحالة السيئة » .

وقال تحت عنوان (حول قناة السويس) :

« من المعلوم أن الضرائب العقارية فى مصر باهظة جداً ، ولا يدفع عن الأطيان فى أى دولة من دول العالم المتمدنة ، مثل ما يدفع عنها فى مصر ، وقد ذكرت فى خطبتى بالمؤتمر الوطنى فى ٧ يناير الماضى ، أن متوسط ضرائب الأطيان فى مصر يبلغ ٢٨ فى المائة بعد تعديلها الأخير ، وهو مقدار عظيم ينوء تحته المزارعون ، ولو كانت حكومتنا أهلية بالمعنى الصحيح ، لسعت فى تخفيفها بكل الطرق الممكنة ، وقد كانت وعدتنا حين منعت زراعة الدخان ، وزادت رسوم الجمرك على الوارد منه فى البلاد الأجنبية ، أن تخصص ما ينتج من زيادة الجمارك من هذا الباب لتخفيف ضرائب الأطيان ، ولكنها لم تف بهذا الوعد إلى الآن .

« علمنا ولم نزل نعلل أنفسنا باستخدام ما يعود على الأمة من الفوائد ، بعد عودة قناة السويس إليها فى تخفيف الضرائب ، واستهلاك الدين العمومى وقد كتب إلينا أحد أفاضل مديرية الشرقية ، أنه اشتكي للورد كرومر وقت تعديل الضرائب بجهة الصالحية ، فأجابه بأن الحكومة مضطرة الآن للمال ، ولكنها ستخفف الأموال كثيراً عن الأراضى عند عودة قناة السويس إلى مصر ، ولا ندرى ما الذى حمل الحكومة الآن على التساهل فى مد أجل القناة ، بعد أن صرح عميد المحتلين السابق ، بمثل ما كتب لنا به هذا الفاضل وبما أن جميع أعضاء الجمعية العمومية من أصحاب الأطيان ، ويهمهم بالطبع السعي فى تخفيف الضرائب ، إن عاجلا أو آجلا ، ولا طريق أمامنا الآن للوصول لهذه الغاية إلا بانتظار انتهاء أجل الشركة ، واستخدام ما يعود على مصر من أرباحها فى التخفيف عن كاهل الفلاح ، فيجب عليهم رفض مشروع الشركة ، حتى ولو قبلت التعديلات التى نوهت عنها الحكومة فى مذكرتها ولقد يرى بعضهم أن الأجدر بالحكومة أن تسعى فى استخلاص القناة من الشركة منذ الآن بأن تستردها منها ، وتضمن لها متوسط ما كسبته منها فى مدة العشرين سنة الأخيرة ، وهو على ما نظن لا تزيد على ٤٥ مليون فرنك سنويا ، وبما أن إيراد الشركة فى ازدياد مطرد ، فستربح الحكومة ما يزيد على ما تدفعه للشركة ، ويمكنها حين ذاك تخصيص هذه الزيادة لتخفيف ضرائب الأطيان، بمراقبة الجمعية العمومية حتى تتخلص من وجود شركة أجنبية قوية ذات مصالح عظيمة فى بلادها .

« وهذا الرأى جدير باهتمام حضرات الأعضاء الأفاضل ، فنؤمل أن يبحثوه بحثاً دقيقاً ، ويقدموه للحكومة بعد أن يتحققوا من فائدته ، فيثبتوا بذلك حرصهم على تراث أمتهم ، وميراث أولادهم ، وكرامة بلادهم ، وإننا لعلى يقين من أنهم لا يتأثرون بما تكتبه الجرائد المعادية لنا ، وفى مقدمتها الايجبشيان غازت ، من أن رفضهم لمشروع شركة القناة ، يعتبر دليلا على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحكم نفسها بنفسها ، فهذا ما ينتظر من مثل هذه الجرائد المدافعة عن مبدأ الاستعماريين الانجليز » .

يقول الأستاذ الرافعى :

« وبذلت الحكومة مساعى جمة لحمل أعضاء الجمعية على قبول المشروع، ولجأت إلى الوعود تارة ، والوعيد تارة أخرى ، ونشر الأمير حسين كامل رئيس الجمعية حديثاً أيد فية المشروع .

انعقاد الجمعية العمومية

وانعقدت الجمعية العمومية فى اليوم المحدد لاجتماعها (٩ فبراير سنة ١٩١٠) برآسة الأمير حسين كامل،وافتتحها الخديوعباس حلمى الثانى بالخطبة الآتية:

« أيها السادة :

« نهديكم تحياتنا ، ونبدى لكم سرورنا من اجتماعكم فى هذا اليوم .

« دعوناكم لأخذ رأيكم فى اتفاق يراد عقده مع شركة قنال السويس ، فان هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخابرات الطويلة ، أمكن الوصول إلى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمتم أن حكومتنا مجمعة الرأى على قبوله إذارضيت الشركة بالتعديلات التى سبق تبليغها لحضراتكم ، فالغرض إذاً من اجتماعكم ، إنما هو للبحث فيما إذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز إلى أربعين سنة ، على شرط اقتسام الأرباح فى هذه المدة ، بين الحكومة والشركة مناصفة ، وفى مقابل إعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة ، تدفع للخزينة المصرية مبالغ موزعة على الستين سنة الباقية تقريبا من مدة الامتياز الحالي ، وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق ، أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة فى الشؤون المالية ، وهم يرون أنه إذا حصلت الموافقة على التعديلات المذكورة ، تكون الفائدة التى تنالها مصر موجبة لتمام الرضا ، وأن ذلك غاية ما يصح طلبه من الشركة .

« ولا يخفاكم أن هذه المسألة ليست من المسائل التى يقضى القانون بأخذ

رأى الجمعية للعمومية فيها ، ولكن نظراً لأهميتها الاستثنائية ، بالنسبة إلى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار أن لا يبت فيها رأياً ، قبل أن يعلم إن كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطائكم كل ما ترونه لازما فى هذه المسألة من البيانات والايضاحات ، ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التى يتحملها أمام بلاده عند نظره هذا المشروع المهم ، والله نسأل أن يوفقنا جميعاً لما فيه خير البلاد » .

وقد انتخبت الجمعية بجلسة ١٠ فبراير لجنة من خمسة عشر عضواً، لدرس المسألة ، وكان تشكيل اللجنة بناء على اقتراح قدمه كل من المرحومين أمين الشمسى ، وعلى شعراوى ، وقد شكلت برئاسة المرحوم محمود سليمان باشا ، وعضوية إسماعيل أباظه باشا ، وحسن مدكور باشا ، وابراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا ، وعلى شعراوى باشا ، ومحمود بك عبد الغفار ، وحسن بك بكرى ، وفتح الله بك بركات ، وعبد اللطيف بك الصوفانى ، وجاد بك مصطفى ، وسعد مكرم ، ودياب افندى محمد سليم ، وأمين بك العارف ، واسماعيل افندى كريم ، وكان من بين أعضائها أربعة استقالوا بعد تشكيلها وهم :

محمد علوى باشا ، وأحمد عفيفى باشا ، ومرقص سميكة باشا ، وطلبة سعودى باشا .

وكان كل من المرحومين أمين الشمسى باشا ، وعبد اللطيف بك الصوفانى أول المهاجمين المشروع ، ويجب ألا ننسى فضل المغفور له اسماعيل باشا أباظة ، الذى ساهم فى إسقاط المشروع ، بنصيب موفور ، وقد طلب من بطرس غالى ، رئيس مجلس النظار ، التصريح برأى الحكومة ، فيما إذا كان رأى الجمعية قطعيا أم استشاريا ، فلم يجب بطرس جوابا صريحا ، واكتفى بالقول إنه ليس لدي الحكومة شىء تزيده عما جاء فى خطبة الجناب العالى

الخديو ، وبقيت هذه المسألة الهامة محل غموض . وبعد نقاش أثاره كل من المرحومين عبد اللطيف الصوفانى واسماعيل أباظة ، واستمرت المناقشة أكثر من ساعة ، تأجل نظر المشروع ، إلى أن تضع اللجنة تقريرها .

مصرع بطرس غالى

فى ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠

ولولا أن حادثا رهيبا ، تدخل فى هذا الأمر الجليل ، لظفرت انجلترا بما أرادت ، لامتد أجل التزام شركة قناة السويس إلى سنة ٢٠٠٨ ، فلم يجهز على المؤامرة إلا المغفور له ابراهيم ناصف الوردانى ، الذى صرع رئيس مجلس النظار ، بطرس غالى ، فدفن معه مشروع مد الامتياز .

ولو كانت مصر وقتئذ تنعم بحياة حرة ، لكان قتل بطرس غالى جريمة ، ليس لها مسوغ ، ونحن لا نحبذ القتل السياسى ، ولا نوافق عليه بأية حال ، ولكن لكى نكون منصفين، نرانا مضطرين مع شديد الأسف ، لأن نقرر ، أن المؤامرة كانت محبوكة الأطراف ، وأن الحديد لايفل إلا بالحديد ، وأن رصاص الوردانى ، كان شرا لابد منه ، وأن الوردانى شاب مصرى قدم حياته قربانا لوطنه ، فأنقذ مصر من مد امتياز شركة قناة السويس ، وترك الحادث عظة للأجيال من بعده ، فكل من تحدثه نفسه ، بمد حياة هذه الشركة ، بعد ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، لابد أن يرى شبح الوردانى شاخصا أمام عينيه ، ومصر اليوم ليست أقل إيمانا بحقها منها فى سنة ١٩١٠ .

فى يوم ٢٠ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وبعد انصراف الموظفين ، كان المصرى الأصيل ، ابراهيم ناصف الوردانى ، متربصا فى مبنى نظارة الحقانية ، حتى إذا وقع نظره على رئيس النظار ، أفرغ فيه رصاصه ، فى غير رحمة ، وسلم نفسه لحراس الأمن (١) .

---

(١) وفى هذا أنشد الأستاذ على الغاياتى ، ضمن ديوانه « وطنيتى » قصيدة فذة ، من أبلغ أبياتها :

=

ولم يكن الناس قد عرفوا فى مصر حوادث القتل السياسى ، ولكن انجلترا هى المجرم الأول ، فهى ومعها شركة قناة السويس تسببتا فى هذه المأساة . وقد قبض على الوردانى فقرر صراحة أن الدافع إلى القتل ما عده خيانة من تصرفات بطرس غالى ، وأخص الخيانات توقيع اتفاقية السودان لسنة ١٨٩٩ ، ورئاسة المحكمة المخصوصة فى حادثة دنشواى ، وبعث قانون المطبوعات ، وسعيه فى إنفاذ مشروع مد امتياز شركة قناة السويس ، وكان الوردانى شابا يتدفق وطنية ، كان فى الرابعة والعشرين ، وقد درس الصيدلة فى لوزان ، وكان من شباب الحزب الوطنى ، ولذلك تشعب التحقيق .

وبعد مصرع بطرس غالى ، تألفت الوزارة برئاسة محمد سعيد باشا فى ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ ، وكان من بين أعضاء وزارة بطرس غالى ووزارة محمد سعيد : سعد زغلول ، وزير الحقانية ، وحسين رشدى ، وزير الخارجية ، واسماعيل سرى ، وزير الأشغال والحربية والبحرية ، وأحمد حشمت ، وزير المعارف ، وفى الوزارة الجديدة ، أضيف يوسف سابا المالية .

وعلى أثر مقتل بطرس غالى ، استقال الأمير حسين كامل من رئاسة الجمعية العمومية ، فى ٧ مارس سنة ١٩١٠ ، وعين بدله محمود فهمى باشا .

تقرير لجنة مشروع القناة (١)

فيما يلى خلاصة لأهم ما جاء بتقرير اللجنة ، وقد نوقش بالجمعية العمومية ، بجلسة ٢١ مارس سنة ١٩١٠ :

= ماذا جرى فى ساحة الديوان ودوى نذير الموت فى الأركان
طلقات نار أم طعان مهند أودت ببطرس من يد الوردانى
ماذا دهى شيخ الوزارة فارتمى فوق الثرى يشكو الردى ويعانى
الى أن قال :
ورماه ابراهيم عن كثب بست عجلت طلقات ابراهيم بالأكفان
وبكاه أقباط البلاد وانه عكاز عاجزهم وعون العانى

(١) عبد الرحمن الرافعى : المرجع السابق ، صفحة ١٥٨ .

أشارت اللجنة فى مستهله ، إلا أنها فهمت لأول وهلة أن الحكومة هى التى عرضت المشروع على الشركة ، لأن الرأى النهائى جعل للجمعية العمومية لمساهمى الشركة ، وتبين للجنة أن الحكومة ليس لديها أمل فى قبول الجمعية العمومية للمساهمين الاتفاق المعروض ، فقد قال المستشار المالى بأنه حصلت معارضة فيه من المساهمين ، كما ورد أيضا على الحكومة من الأمير دارينبرج رئيس مجلس إدارة الشركة ، بأنه يخشى عدم تصديق الشركة على التعديلات التى أدخلتها الحكومة ، وقد قرر ذلك مندوبو الحكومة عند اجتماعهم باللجنة ، وإذا كان المستشار المالى قال ماقاله قبل دخول التعديلات ، فلا بد أن يكون قطع برفضه بعدها ، وبناء عليه يمكن القول بأنه لا يوجد عقد ولا اتفاق ابتدائى ولا شبه اتفاق بين الطرفين يستوجب عقد الجمعية العمومية.

ثم أشارت اللجنة إلى ما يحيط المشروع من الريب والظنون ، واستدلت على ذلك بمسلك الحكومة ، إذ وقفت المفاوضة حيناً ، ثم استأنفتها بعد ذلك ، ولم تصرح بمصدر المشروع أهو الحكومة أم الشركة .

وبحثت فيما إذا كان المشروع له وجه سياسى ، فرأت أنه مالى قبل كل شىء ، فان معاهدة ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ قضت بحيدة القناة وسدت كل السبل دون مطامع الطامعين والمنافسات السياسية التى تحوم حولها .

ثم بحثت فيما إذا كان للجمعية العمومية الاقتصار على قبول المشروع أو رفضه ، أو إدخال تعديلات عليه ، فرأت أنه لايسوغ لها إدخال تعديلات ومهمتها قاصرة على القبول أو الرفض ، وارتكنت فى ذلك إلى ما جاء فى خطبة الخديو من أن المشروع على ماهو عليه ؛ هو أقصى ما يمكن طلبه من الشركة ، بناء على تقرير ذوى الخبرة والدراية ، وعلى ذلك إذا قررت الجمعية العمومية إدخال تعديلات فيه ، يعد ذلك منها عبثاً ، خصوصا إذا كان المشروع قد جاء قبل أوانه بعشرات من السنين .

وتناولت اللجنة جوهر المشروع ، فأوضحت أن قبوله أو رفضه يترتب على بيان الفوائد أو المضار ، التى تنتج منه للأمة فى الحاضر والمستقبل ،

واستخلصت مبدئيا من المشروع ومن الظروف المحيطة به ، ومن أقوال المندوبين عن الحكومة ، أن الشركة في حاجة إلي توسيع القناة وعمل إصلاحات فيها ، ولابد لها من عقد قروض لتنفيذ هذه الفكرة ، ولا ريب في أن هذه القروض تؤثر في الأرباح التي يأخذها المساهمون ، إذا وزعت أقساطها على ستين سنة ، ولكن إذا مد الامتياز إلي سنة ٢٠٠٨ يكون تقسيطها على مائة ستة بدلا من ستين ، وبذلك لاتؤثر في الأرباح تأثيراً كبيراً ،واستنتجت من ذلك أن من مصلحة الشركة بازاء مساهميها أن تسعى في مد امتيازها ، وأن هذه البواعث ، هي التي تحتم عليها العمل على ذلك ، وقد انتهزت الشركة الظروف السياسية القائمة وقتئذ لتنفيذ هذه الفكرة ، فان قيام الاتفاق الودى بين إنجلترا وفرنسا ، قد مهد لها هذا السبيل ، خصوصا بعد أن سكت أصحاب البواخر الانجليزية عن مطالبة الشركة بعمل الاصلاحات ، وتنقيص الرسوم ، بسبب هذا الاتفاق ، فكان من المفيد لها إذاً أن تبادر بعمل ماتريد تنفيذه في مثل تلك الظروف المساعدة ، التي يحتمل أن لايطول بقاؤها .

ومما يثبت أن مد الامتياز هو في صالح الشركة ، إرتفاع أسهمها ارتفاعا كبيراً ، عندما شاع نبأ تحقق المشروع ، ففي سبتمبر سنة ١٩٠٩ كان ثمن السهم يتراوح بين ٤٧٥٠ و ٤٨٦٦ فرنكا معجلا ، و ٤٨٦٠ و ٤٩٢٥ نسيئة (للأجل) ولما ذاع نبأ المشروع ارتفع السهم إلى ٤٩٩٥ معجلا ، و ٥٢٠٠ نسيئة ، وعندما طالبت الأمة بعرض المشروع على الجمعية العمومية رجع ثمن السهم إلي ٤٩٥٠ معجلا و ٥٢٠٠ نسيئة ، وكذلك الحال في حصص التأسيس ، فقد كان ثمنها في سبتمبر سنة ١٩٠٩، ٢١٦٥ فرنكا ، وفي أكتوبر ٢٢٤٧ ، وفي نوفبر ٢٢١٥ ، وعادت الأسهم إلى الارتفاع عندما استأنفت الحكومة النظر في المشروع وتبين أن الأمل في تحققه لم ينقطع .

ثم ناقشت اللجنة المشروع من الوجهة المالية ، وبحثت فيما إذا كانت الأربعة الملايين ، التي ستأخذها الحكومة من الشركة ، والحصص التي تعهدت

بتخصيصها من الأرباح للحكومة من سنة ١٩٢١ إلى سنة ١٩٦٨ ، تقابل نصف أرباح القناة التى ستتنازل عنها الحكومة مدة الامتياز الجديد ، حتى لايكون هناك غبن عليها ، فقالت إنه ليس من الممكن الحكم على مستقبل القناة بعد ستين عاما،ولكن ذلك لايمنع من تقدير الايراد بطريقة الافتراض، وقد سلكت فى ذلك الطريقة التي اتبعها المستشار المالى ، واستندت إلي أن مصروفات الشركة لاتزيد بنسبة زيادة إيرادها ، واستدلت عل ذلك بقول المسيو (شارل رو) Charles Roux فى كتابه (برزخ وقناة السويس) L,Isthme et le Canal de Suez :«إن من حسن حظ هذه الشركة أن مصروفاتها لاتزيد بنسبة زيادة إيراداتها كما يحدث فى الشركات الأخرى، بل إن الايرادات تزداد زيادة باهظة ، والمصروفات تظل كما هي » .

وافترضت اللجنة لزيادة الايرادات فى السنة ثلاثة فروض ، الأول أن تكون الزيادة ثلاثة ملايين فرنك فى كل سنة ، فى جميع المدة(من سنة ١٩١٠ إلى سنة ٢٠٠٨) ، والثاني أن تكون مليونين ، والثالث أن تكون مليونين قبل انتهاء الامتياز الحالى ، ومليونا ابتداء من مدة الامتياز الجديد ، وعلى ذلك إذا قورن ماستأخذه مصر بما ستأخذه الشركة تبين أن الشركة ستحصل بدون مقابل على ١٢٦ مليون جنيه ، بحسب الفرض الأول ، و٨٢ مليون جنيه ، بحسب الفرض الثانى ، و٦٦ مليون جنيه ، بحسب الفرض الثالث ، وهو الفرض الذى وضعه المستشار المالى ، وإذا أضفنا لهذه المبالغ أرباحها المركبة ، لكانت ٢٤١ مليون جنيه ، على حسب الفرض الأول ، و١٥٦ مليون جنيه على حسب الفرض الثانى ، و١٣٠ مليون جنيه ، على حسب الفرض الثالث ، فيتبين من هذا أن مصر ستغبن فى هذا المشروع غبنا فاحشا علي الجيل المستقبل ، مع عدم استفادة الجيل الحاضر فائدة تذكر ، خصوصا وأنه ليس هناك ضرورة للمال ، واستندت اللجنة إلى جواب مندوبى الحكومة ، إذ صرحوا بأن الحكومة لم تكن مضطرة للمال ، ثم قالت : ولو فرضنا وجود حاجة إليه لعد هذا المشروع بالرغم من ذلك صفقة خاسرة .

أما ماذكره المستشار المالي من الاعتبارات والمخاوف،التي تبعث الحكومة على مد الامتياز من الآن ، فليس له محل ، وتنحصر هذه المخاوف فى تنقيص رسوم المرور ، ومنافسة قناة بناما ، وظهور اكتشافات لتسهيل وسائل النقل تؤثر فى القناة ، وقد أجابت اللجنة على هذه المخاوف بأنها ليست بنت يومها ، وقد سبق للشركة أن هددت بها ونفاها الأمير داربنبرج ، رئيس مجلس إدارة الشركة نفسه فى الجمعية العمومية للشركة فى ٢٠ يونيو سنة ١٩٠٨ ، إذ قال :

« ماذا نخشى فى المستقبل ؟ لم يعد بعد محل لذكر هذه الحكاية ، حكاية قنال ثان ، فقد ذهب بها الزمان ، وأن سكة حديد سيبيريا وسكة حديد بغداد ، لايمكنهما إلا أن تسرعا فى حركة التجارة ، فاذا نقص بسببهما بعض الركاب ، فمن المحقق أن التجار يفضلون دائما نقل بضائعهم بطريق البحر ، وأن قنال بناما لن يتحقق قبل عشر سنين ، ومع ذلك فان الطريق الأقرب والأفضل بين الغرب والشرق سيكون دائما طريق قنال السويس ، ولقد رأيتم النتيجة ، فهما يكن من الأمر فان أرباحكم لن تقل ، وإننا لننتظر اليوم الذى يمكننا من أن يكون لدينا مانزيد به مانوزع على الأسهم ، وهذه الزيادة لابد أن تجىء ، فان الصين تبتدىء فقط الآن فى أن تفتح أبوابها للتجارة ، وأن فيها من عدد السكان مايربو عل عدد سكان أوروبا أجمع ، ولاشك فى أن حاجة هؤلاء السكان تزيد شيئا فشيئا ، تبعا للمسالك التى تجوس خلال تلك الديار ، وأن إنقاص الرسوم ليس من شأنه أن يخيفنا ، إنكم تعلمون حق العلم أن ذلك لايكون إلا بعد أن يزيد مايوزع من الأرباح على الأسهم ، وإنكم لتذكرون أن إنقاص الرسوم ٥٠ سنتيما فى سنة ١٩٠٣ قد عوض فى سنة واحدة ، وإنكم لتذكرون أيضا أن إنقاص الرسم ٧٥ سنتيما فى سنة ١٩٠٦ قد عوض علينا فى أقل من عامين ، وترون من ذلك أن إنقاص الرسم لايخيفنا فى شىء » .

وأشارت اللجنة إلى مازعمته الحكومة من وجود اتفاق بين الشركة وبين أصحاب السفن فى إنجلترا يقضى عليها بتنقيص الرسوم ، فطلبت نص هذا

الاتفاق ، فلم تجبها الحكومة إلي طلبها ، وسألت مندوب الحكومة عما إذا كانت الجمعية العمومية لمساهمى الشركة قد صدقت على هذا الاتفاق ، فأجاب المندوبون بالايجاب ، ولكن اللجنة عثرت فى أثناء بحثها على مايثبت أن الجمعية العمومية للمساهمين لم تصادق عليه ، بل قررت بأن كل ماحدث ، إنما هو مشروع لايمكن أن يتم إلا بقرار من الجمعية العمومية للمساهمين ، وعلى ذلك فليست الشركة مرتبطة بتنقيص الرسوم تدريجيا ، كما ادعت الحكومة ، وزيادة على ذلك ، فان تنقيص هذه الرسوم لايؤثر فى زيادة الأرباح ، فان ازدياد الايرادات يعوض هذا النقص ، ومما يثبت ذلك أن الرسم قد نقص فى مدة الأربعين سنة الماضية ٤١ فى المائة من قيمته ، أى أنه أصبح ثمانية فرنكات إلا ربعا ، بعد أن كان ١٣ فرنكا ، ومع هذا فقد زادت الايرادات زيادة هائلة،لاتقل سنويا عن ثلاثة ملايين فرنك فى المتوسط، على أن زيادة الايراد لاتتعلق بقيمة رسم المرور فقط ، بل تتعلق أيضا بمقدار البضائع التى تمر من القناة سنويا ، والملاحة التجارية بين الشرق والغرب فى تقدم مطرد ، ولابد أن تستمر هذه الايرادات فى الزيادة ، فاق الشرق يتقدم فى التجارة ، وهناك بقاع كبيرة كالصين مثلا لم تفتح إلى الآن للتجارة، وفوق ذلك ، فان الدول الأوروبية تهتم اهتماما كبيرا بتقوية بحريتها التجارية وعلاقتها المالية مع الشرق .

وعرضت اللجنة لقول المستشار المالى فى مذكرته أن تنقيص الرسم موكول إلي الشركة وحدها ، فاذا أبت الحكومة المصرية أن تتفق معها على مد الامتياز ، فانها تعمل فى آخر المدة إلي تنقيصه نكاية بمصر،وأجابت على ذلك بأنها تستبعد حدوث ذلك من الشركة ، لأن هذا التنقيص يضر مساهميها أكثر من إضراره بمصر ، ولا جدال فى أن الشركة مستعدة فى كل وقت ، للاتفاق على مد الامتياز ، لأنها لاتقبل أن تترك هذا الكنز العظيم الذى عاد على مساهميها بالأرباح الطائلة ، وهي لذلك تبحث فى كل وقت على إبقائه فى يدها .

وعرضت لقول المستشار إن مصر لا تقوى على المعارضة إذا ما أرادت الدول تنقيص الرسوم ، أو جعل المرور فى القناة مجانا ، فأجابت بأن الدول لم تتعرض للقنوات الصناعية ، وإنما تعرضت للقنوات الطبيعية . وقناة السويس هى صناعية ، حفرها المصريون برجالهم وأموالهم ، ومع ذلك فاذا صح ما يقولون من أن مصر إذا عادت إليها القناة ، لا تقوى على معارضة الدول ، بخلاف ما إذا كانت القناة فى يد شركة دولية ، فاللجنة تجيب بأن الحكومة لا تعدم عشرات من الشركات الدولية ، تتفق معها على شروط أحسن بكثير من الشروط التى تعرضها الشركة الحاضرة ! !

وعرضت لمزاحمة الطرق الأخرى للمواصلات ، فقالت إن قناة السويس ، هى بلا ريب أقرب طريق للتجارة بين الشرق والغرب ، فليس من المنتظر أن ينافسها طريق رأس الرجاء الصالح ، وكذلك ليس من المنتظر أن تنافسها قناة بناما ، وأيضاً لن تزاحمها السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ، كسكة حديد سيبريا ، أو سكة حديد بغداد ، فان المتاجر الكبرى ، التى تنقل من أوروبا إلى آسيا وبالعكس ، لا تنقل مطلقاً فى السكك الحديدية ، ما دام فى الوجود طريق بحرى مختصر ، يمكن نقلها فيه ، وقد قال المسيو شارل رو فى هذا الصدد : « إنى أشك في أن إنشاء السكك الحديدية فى آسيا الصغرى يضر بقناة السويس ، فان هذه السكك ستفتح الأقطار الشاسعة فى آسيا الصغرى لمحاصيل الغرب وبضائعه ، ولكن التجارة ستستمر تفضل الطريق البحرى للسويس ، على طريق آسيا الصغرى والخليج الفارسى » .

أما احتمال ظهور اكتشافات علمية قد تنقص من أهمية القناة ، فليس مستحيلا عقلا ، ولكن هذه الاكتشافات لم تزل مجهولة إلى الآن ، واحتمال وجود شىء لا يمكن أن يعتبر أساساً صحيحاً للتقدير ، ولا يوجد سوى طريقان للنقل ، وهما البحر والبر ، وقد ثبت أن طريق قناة السويس ، هو أقرب الطرق وأقلها نفقة ، فلم يبق إلا طريق الجو ، وهو مهما تقدم ، لا يسلكه إلا مستطلع أو سائح أو مسافر ، ولا يصلح لحمل الأثقال .

وقالت اللجنة أيضاً ، إن السياسة لاتؤثر فى القناة بعد أن تقررت حيدتها ، وإن الحوادث الماضية ، لأكبر شاهد على ذلك ، فقد انتشرت الحروب والثورات ، حتى على ضفاف القنـاة ، فلم تؤثر مطلقاً على إيراداتها ، بل بالعكس كانت سبباً فى ازديادها ، ، فكلما اشتدت نيران الحوادث ، زادت هذه الايرادات ، يؤيد ذلك أن إيرادات القناة زادت سنة ١٨٨٢ (فى عهد الثورة العرابية) تسعة ملايين من الفرنكات عن السنة التى قبلها ، وفى سنة ١٩٠٤ (أثناء الحرب الروسية اليابانية) زادت الايرادات ثلاثة عشر مليوناً عن السنة التى قبلها .

وعرضت لقول الحكومة ، إن من الظلم أن يستأثر الجيل المستقبل بالربح ، ويحرم منه الجيل الحاضر ، فأجابت بأن من واجبات الأفراد والجماعات أن يدخروا شيئا للأعقاب ، ما دام ذلك فى الاستطاعة ، فاذا تقرر ذلك ، ورأينا شركة القناة تسعى لمد الامتياز سعياً وراء مصلحتها ومصلحة مساهميها وأحفادهم ، فلماذا لايكون من العدل أن ندخر لأبنائنا كنزاً ، يعوض عليهم جزءا من ذلك العبء الثقيل من الديون الأهلية والأميرية ، التى يتركها لهم الجيل الحاضر ، والذى يليه ، ويعوض عليهم أيضاً جزءا مما تصرفت فيه الحكومة فى هذا العصر ، من ثروتها المالية والعقارية التى باعتها للشركات ولغيرها ، وأساءت التصرف فى ثمنها .

وردت على قول المستشار المالى أن استعمال الأموال التى ستأخذها مصر من الشركة فى المشاريع النافعة يعود عليها بالربح الطائل ، فقالت إنها توافق على ذلك من الوجهة النظرية ، لا من الوجهة العملية ، ولا يمكن تصديق هذه الوعود ، فقد كان لدى الحكومة أموال طائلة ، لم تفكر فى صرفها فى مثل هذه المشاريع التى أشار إليها المستشار المالى ، بل صرفت فى مشاريع كمالية ، ولا يجوز بيع هذا التراث للقيام بالأعمال الكمالية ، أما إذا كانت الحكومة تزمع صرفها على المشاريع الضرورية ، فقد تساءلت اللجنة : لماذا لا نراها تفعل الآن ؟ ولماذا تصرف على المشاريع الكمالية الملايين من الجنيهات ، رغما

من معارضة الأمة ؟ فهذه نفقات مد سكة حديد السودان ، عارض فيها مجلس الشورى ، فلم تأبه الحكومة بهذه المعارضة ونفذت ما أرادت ، وهذه ثكنات جيش الاحتلال، تقيمها الآن، وقد كلفتها أعمالها الابتدائية ٤٠٠ ألف جنيه، أضف إلى ذلك الخسائر التى لحقتها من المضاربة بالأموال الاحتياطية ، وغير ذلك من الأعمال الأخرى التى يطول شرحها ، وبالجملة ، فالحكومة تصرف كل عام ما بين ١٥ و ١٧ مليونا من الجنيهات ، وليس للأمة رأى معدود فيها ، وأشارت اللجنة فى هذا الصدد إلى الأموال الاحتياطية الطائلة ، التى بددت بعد أن سحبت من صندوق الدين ، ثم قالت : إن نظرة واحدة فى تحضير هذا المشروع تكفى لمعرفة الطريقة التى تتبعها الحكومة فى تحضير المشروعات كقياس ثابت للأعمال الماضية والمستقبلة التى تستأثر بها وترفض اشتراك الأمة معها فيها .

وبحثت فيما جاء بمذكرة المستشار المالي ومذكرة الحكومة عن حصول مخابرات طويلة فى تحضير مشروع الانفاق ، وأرادت الوقوف على مدى هذه المخابرات ، وطلبت بيانا عنها من مندوبى الحكومة فأجابوها بأنه لم تكن هناك مخابرات تحريرية ، فكان هذا الجواب موجبا لدهشة اللجنة ثم رأت أن تكتفى بالاطلاع على الرسائل والمسائل التى ذكرها المستشار فى مذكرته ووعد بعرضها على مجلس الوزراء فطلبتها اللجنة فأجاب ناظر المالية بأن لا رسائل ولا مسائل قدمت للمجلس ، اللهم إلا مسألة الأراضى التى ستتخلف من البحر ومسألة أخرى ثانوية ، ولما يئست اللجنة من كل ذلك ، أرادت الاطلاع على التقارير التى وضعها ذوو الخبرة والدراية ، على حد تعبير الحكومة ، فأجيبت بأنه لم يكن هناك تقارير تحريرية ، وأن الخبراء هم موظفون فى الحكومة المصرية ، فأرادت معرفة القاعدة الحسابية التى اتبعها المستشار والخبراء ، فأجيبت بأنه لا يوجد هناك قواعد ، وهذه افتراضات ، ولما يئست اللجنة من هذا أيضا ، أرادت أن تعرف كيف حصلت المخابرات ، وكيف درست الحكومة المشروع ، فأجيبت بأن الشركة عرضت المشروع فتناقش فيه مجلس الوزراء ، وأدخل التعديلات عليه ، وقرر عرضه على

الجمعية العمومية ، ثم استنتجت اللجنــة من كل ذلك أن المشروع لم يعرض على خبراء ، كما فعلت الحكومة فى قانون المعاشات الذى لبثت تدرســه أربع سنوات ، وأن الذين سمتهم الحكومة خبراء ، هم نفر يشغلون فى الحكومة وظائف لا يشغلها الخبراء الماليون .

وقد أبدت اللجنة دهشتها لهذه الحقائق ، وألمعت إلى أنه كان فى وسع الحكومة أن تهتم بهذه المسألة الخطيرة اهتمامها بغيرها ، وزادت دهشتها من الأجوبة التى تضمنت إبهاما فى بعض الأحيان ، ومخالفة للحقيقة فى أحايين أخرى .

فقد سألت الحكومة عن الأربعة الملايين التى ستدفعها الشركة للحكومة هل ستؤديها الشركة من مالها الاحتياطى ، أم ستعقد لها قرضا يسدد من إيرادات القناة ، فيؤثر فى الأرباح التى ستأخذها مصر ؟ فأجابت بأنه يحتمل للحصول على هذا المبلغ أن تعقد الشركة قرضا ، وإذا لم تفعل ذلك ودفعته من المال الاحتياطي ، فلابد أن تطلب فى مقابل ذلك امتيازات جديدة ، واستخلصت اللجنة من هــذا الجواب أن الحكومة لا تعرف أساس الاتفاق الذى ستتعاقد عليـه ، وأن باب الامتيازات لا يزال مفتوحا ؟ ! ، حتى ولو قررت الجمعية العمومية قبول المشروع كما هو الآن ، وأشارت إلى ادعاء الحكومة بان هناك اتفاقيــة تقضى على الشركة بتخفيض رسم المرور ، فدحضت هذا الادعاء ، وأثبتت أن الشركة لم ترتبط بهذه الاتفاقية ، ولم تصادق عليها .

النتيجة

وانتهت اللجنة فى تقريرها إلى أنها : « كانت تتمنى أن تقـدم الحكومة للجمعية العمومية مشروعا محضرا مبحوثا حق البحث ، مشفوعا بمـا يشرحه ويؤيده من البيانات والمستندات ، متوافرة فيـه شرائط الحكمة والروية ، مضموناً فيه مصلحة البلاد فى حاضرها ومستقبلها القريب ، بما يصل إليـه

حد الاستطاعة والامكان ، راجحة تلك المصلحة على غيرها ، أو معادلة لها على الأقل ، فتجيل الجمعية فيها بمعرفتها أو بواسطة لجنة من أعضائها نظرات قليلة أو كثيرة ، ثم تبادر بكل ابتهاج وانشراح للموافقة على ذلك المشروع أو تعديله تعديلا طفيفا ، إن كان المشروع قابلا للتعديل وكان جائزاً لها عمله ثم ينصرف أعضاء الجمعية إلى بلادهم من الثغور الشمالية إلى الحدود الجنوبية ، رافعين ألوية الشكر والثناء على حكومتهم لجدها وسعيها لخير أمتها وسهرها على مصالح بلادها ، فتزداد ثقة الأهالي ومحبتهم الخالصة لرجال حكومتهم العاملين ، إن ذلك أقصى ما تتمناه الجمعية ، وما ترى أن الهيئتين الحاكمة والمحكومة فى حاجة قصوى إليه دائماً ، خصوصا فى مثل هذه الظروف الحاضرة ، ولكن ما الذى تصنعه الجمعية ، وقد قدمت لها الحكومة مشروعا مهما خطيراً وضع بسرعة لم تعهد فى الحكومة من قبل ، وباختصار كلى يسوغه جناب المستشار المالى ، بأنه جاء بدافع الضرورة ، كما جاء بمذكرته المحررة فى ٢١ اكتوبر سنة ١٩٠٩ غير مبحوث حق البحث ، ولا مصحوب بايضاحات ومستندات تؤيده ، لدرجة أن مذكرة المستشار المالى التى هى أول وآخر مستندات الحكومة فى بيان وإثبات منافع هذا المشروع لم تكن حاضرة لديها ، عند ماطلبتها اللجنة منها ، بل اضطرت أن تنتظر ستة أيام حتى وصلتها مع بعض المستندات التى كانت طلبتها اللجنة من مندوبى الحكومة ، وفضلا عن هذه السرعة وعن خطورة المشروع ، فانه جاء سابقاً لأوانه بعشرات من السنين ، ومعلوم أن السرعة فى العمل والحكم على المستقبل البعيد جدا كلاهما يترتب عليه حتما الخطأ ، والبعد عن ساحل الحقيقة ومحجة الصواب مهما كان الموضوع بسيطا ، فكيف يكون الأمر والمشروع هو امتداد امتياز قنال السويس أربعين عاما ، قبل انتهاء أجل امتيازه بنحو ستين عاما ، لاريب فى أن الخطأ حينئذ يكون جسيما ، والضرر الذى يترتب عليه حالا واستقبالا يكون أجسم ، لذلك لم يسع اللجنة أن تكتم عن الجمعية طريقة تحضير المشروع وبحثه كما سبق ذكره ، وأهم مارأته فيه ما يأتى بيانه :

(أولا) ان مشروع عقد الاتفاق المعروض على الجمعية غير مقبول ، لامن

شركة القنال ولا من الحكومة المصرية ، وكان يجب أن لا يقدم للجمعية العمومية إلا بعد الاقرار عليه من جمعية مساهمى الشركة ، مادامت الحكومة ليست هي العارضة للمشروع كما تقول .

(ثانيا) ليس للجمعية العمومية ، ولا من المصلحة تعديل المشروع كما سبق البيان .

(ثالثا) انه قد ظهر بالحساب أن فى هذا المشروع غبنا فاحشا على مصر تقدره اللجنة بنحو ١٣٠٫٥٨٨٫٠٠٠ من الجنيهات ، أصلا وفائده ، على قاعدة حساب المستشار المالى .

(رابعا) انه لا حقيقة للمخاوف التي تتوقعها الحكومة ، إذا لم تتفق مع الشركة على مد أجل امتيازها ، وإن كان بعض هذه المخاوف محلا للنظر ، فدفعه ممكن قبل وقوعه ، خصوصا متى لوحظ أن الشركة كلما مرت سنة من مدة امتيازها ، كانت أقرب إلى التساهل فى شروط التعاقد مع الحكومة ، لأنها لن تجد إلا مصر للتعاقد معها على بقاء وجودها ، أما مصر فانها تجد كثيراً من الشركات الدولية ، تتعاقد معها على إدارة القناة واستغلالها .

(خامسا) إنه لا توجد أدنى ضرورة مالية ملجئة إلى التعاقد بالغبن الفاحش ، لاسيما أن التعاقد واقع على مستقبل بعيد ، لا بد فى الحكم عليه من الخطأ العظيم الذى لا يقبله الجيل الحاضر ، ولا يرضى بأن يتحمل مسئوليته أمام الأجيال المستقبلة ، إلا إذا كانت الفائدة واضحة وضوحاً لاريب فيه .

(سادساً) إن فكرة استفادة الجيل الحاضر من أرباح القناة كان يمكن أن يقال عنها إنها فكرة صالحة حقيقة لو اقترنت بما يأتى :

(أولا) أن لا يوجد مطلقاً غبن فى التعاقد عليها .

(ثانيا) أن يستعمل المقابل فى أعمال مثمرة ، تسوغ هذا التعاقد أمام الأجيال المستقبلة ، وأن يكون للأمة من السلطة على أموالها مايكفل لها تحقيق هذا الشرط ، كفالة فعلية .

« وأما والغبن فى الصفقة فاحش ، والحكومة لم تسمح إلى الآن باعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى ، فى تدبير شؤونها المالية والداخلية البحتة ، خصوصا وأن العقد حاصل على زمان ، أبعد من أن يكون الحكم عليه صحيحاً ، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه ، وغير مقبول .

« فبناء على هذه الأسباب ، قررت اللجنة بالاجماع رفض هذا المشروع ، وللجمعية الرأى الأخير » .

وقد قوبل التقرير بالتصفيق والاستحسان من أعضاء الجمعية ، وأجلت المناقشة فيه إلى جلسة أخرى .

دفاع سعد زغلول عن المشروع

وحددت جلسة ٤ ابريل للمناقشة فى المشروع،فدافع عنه سعد زغلول باشا وزير الحقانية ، بما خلاصته :

« أصبح شأننا الآن أمامكم بعد إعلان عطوفه الرئيس (١) الذي قابلتموه بالاستحسان ، شأن المحضر للمشروع ، المنور لحقيقته ، المدافع عنه ، وأصبح شأنكم شأن القاضي العادل ، ورأيكم هو الرأى الفاصل ، فلم يبق علينا إلا أن نقدم لكم المعلومات والحقائق التى دعت الحكومة إلى أن ترى فى المشروع الفائدة للبلاد ، فان وافقتم الحكومة أحسنتم فى رأيها ورأيكم ، وإن لم توافقوها فواجب قضيناه ، ومسئولية تخلينا عنها ، وألقيناها عليكم فتحملتموها عنا أمام أمتكم ، وأمام الأجيال الآتية ، والآن يصح لي أن أطمع فى حسن إصغائكم ، وأن يكون لى منكم انعطاف وسعة صدر ، لشرح كل مافى نفسى ، ولاتجدون فى أنفسكم مني حرجا ، إن المشروع متعلق بالاستقبال ، وقدرة الانسان في الأمور الغيبية قدرة بعيدة الاحتمال ، ولذلك اختلفت الظنون

---

(١) رئيس الوزارة محمد سعيد باشا ، وقد أعلن بالجلسة أن رأي الجمعية فى مسألة القناة تطمى وستعمل به الحكومة .

والأفكار فى هـذا المشروع اختلافا كثيراً ، ونحن يجب علينا أن نفهم هذا الاختلاف ، ولكن الذى لاينبغى هو أن يفهم المخالف للاخر ، أن هذا سيء القصد والنية » .

ثم أخذ يدافع عن المشروع من مذكرة أعدتها الحكومة فى هذا الصدد ، ولما وصل إلى الكلام على حاصل استهلاك مهمات الشركة وقف اسماعيل سرى باشا وزير الأشغال ، وتلا مذكرة أخرى بشرح هذه المسألة ، ثم رفعت الجلسة للاستراحة ، وبعـــد إعادتها استأنف سعد باشا دفاعه عن المشروع ولما وصل إلى مسألة الأوجه التي تصرف فيها الأموال التي تأخذها مصر من الشركة ، مقابل مد الامتياز ، قال :

« تقولون أنه ليس لدينا مجلس نيابي يضمن لنا هـذه الأموال ، نعم إن هذه أمنية عظيمة جدا، يخفق لها قلب كل وطني، ولكن هل يمكننا أن نمتنع عن كل شيء نافع ، حتي تحصل البلاد على هذه الأمنية ؟ هل يصح أن يكون هذا عمل أمة ؟ يجب أن نسعى فى تحقيق تلك الأمنية التي نبتغيها ، ولكن لايجوز أن نحرم البلاد من فوائد المشاريع العامة ، فالمجلس النيابى نطلبه ، والمشاريع المفيدة نحققها ، ولايجب أن نوقف شيئاً على آخر ، احتججتم بأن المشروع الذى قبلته الحكومة لم تقبله الشركة بعد ، وإنى أقول الآن أنه ورد على الحكومة جواب من مجلس إدارة الشركة ، بتاريخ ٢٠ فبراير ، يفيد قبوله هذه التعديلات ، وعلى ذلك فقد زال المـانع .

« هذا ما أردنا أن نتشرف بعرضه على حضراتكم بياناً للحقائق التى دفعت الحكومة إلى قبول المشروع ، والآن أتممنا واجباتنا نحوكم ونحو الحقيقة ، ولم يبق إلا واجبكم والمسئولية أصبحت ملقاة عليكم تتصرفون فيها كما تشاءون ، فان لـكم الرأى الأعلى » .

رفض المشروع

واستمرت المناقشـة بجلسة ٧ ابريل ، وفيها أراد سعد باشا أن يستأنف دفاعه عن المشروع ، فرأى الأعضاء الاكتفاء بمـا قاله فى الجلسة السابقة ، فاعترض على ذلك بأن هذه مقاطعة غير جائزة وقال :

« يقوم أحد رجال الحكومة ليتكلم ، فبأى حق يقطع عليه الكلام ؟ قمت لأقول ملاحظاتي على أقوال اللجنة ، فكيف أمنع من ذلك ؟ يجب على الجمعية العمومية أن تسمع كلام الحكومة أولا » ، إلى أن قال : « إنكم استعملتم هذا السلاح ضدى اليوم ، وسيستعمل غداً ضدكم ، فاحذروه ، والرأى لكم » .

ورد عليه اسماعيل أباظة باشا بأن المسألة استوفت بحثاً من جانب الحكومة ، ومن جانب الجمعية ، وبعد مناقشة وجيزة أخذ الرأى على قفل باب المناقشة ، فوافقت بالأغلبية ، ثم أخذ الرأى على المشروع بالنداء بالاسم ، فقررت الجمعية رفض المشروع باجماع الأعضاء ، ماعدا مرقص سميكة والوزراء .

* * *

كان رفض الجمعية لمشروع مد أجل الالتزام ، عملا جليلا رائعا ، يسجل لها بكثير من الفخار ، ومع ذلك نرى أن الجمعية العمومية ، ما كانت بحاجة للدخول فى تفاصيل ، لا طائل تحتها ، كالقول إنه توجد شركات أخرى تقبل إدارة القناة بشروط أحسن ، وهذا التخبط يرجع إلى ضعف التفكير القانونى فى سنة ١٩١٠ ، فانه ليس مما يتفق مع مقتضيات سيادة مصر أن تدار القناة بمعرفة شركة أيا كانت ، ولو كانت شركة مصرية صميمة ، ولا أن تدار بمعرفة جهة أخرى غير الحكومة المصرية ، مهما كانت الفوائد التى تجنيها الخزينة ، فالمسألة ليست مورداً ماليا ، بل سيادة الدولة على مياهها وأراضيها .

وعلى كل حسب الأمة أنها استطاعت أن تتخلص من المؤامرة فى سنة ١٩١٠ ، بغض النظر عن المناقشات الأفلاطونية ، وعن الملابسات المؤلمة التى كانت أمراً مقضيا .

وقد كان رفض المشروع عملا رائعا من أعمال الحزب الوطنى بزعامة محمد فريد ، وكان وقع الرفض على الانجليز كالصاعقة ، وقد كتب « آرنولد ولسون » فصلا ضافيا عن هذه المسألة (١) ، ووصف حماس الشعب المصرى

(١) آرنولد ولسون : المرجع السابق ، صفحة ٩٤ ، وما بعدها .

فقال إن قاعة الجمعية العمومية كانت غاصة بالنظارة ، ولما صدر القرار التاريخى شوهد الزائرون والموظفون والصحفيون يعانق بعضهم بعضا ، ويتبادلون التهانىء الحارة ، وتألفت مظاهرة من خمسة عشر ألف مصرى ، خرجت من دار البرلمان ، وطافت بموسيقاها وأعلامها أحياء العاصمة ، ولأول مرة فى شوارع القاهرة منذ احتلال انجلترا لمصر ، دوى هذا الهتاف : « ليسقط جيش الاحتلال فلتسقط انجلترا »

ما معنى هذا ولماذا يستوقف الهتاف ، كاتب داهية ، كالسير آرنولد ولسون ؟!

معناه يقظة الشعب ، وأن الأمة قد عرفت الحقيقة ، وفهمت أن جيش الاحتلال ، هو شركة قناة السويس ، وان هذه الشركة هى انجلترا المحتلة . وهذا هو المعنى الذى يجب أن يفهمه المصريون دائما وباستمرار ، فبعد الجلاء ، يجب ان تصفى شركة قناة السويس ، وتتولى حكومة مصر إدارة القناة .

وبعد بضعة أشهر من رفض المشروع الاستعمارى ، أثار أحد النواب الانجليز . وهو سير « ريس » Sir . L , D Rees ، الموضوع فى مجلس العموم ، موجها اللوم الشديد ، إلى وزير خارجية انجلترا ، سير « ادوارد جراى » ، لأن الحكومة البريطانية لم تلق بثقلها على مصر ، وتحملها على قبول المشروع ، ولكن جراى أجاب إجابة غامضة ملتوية ، ولم يستطع أن يعترف بالحقيقة ، ويقول إن انجلترا ، لم تكن لها حيلة ، ضد تيار الوطنية المصرية الجارفة ، ولو فعلت لسالت أنهار من الدماء ، وما وجدت مصريا واحداً ، يبيع بلاده ، بقبول مد امتياز الشركة الاستعمارية .

وبعد هذا الاستجواب بأسبوعين ، فى ٢١ يوليو سنة ١٩١٠ ، تقدم استجواب آخر بمجلس العموم من « الكابتن سنديز » capt. G. J. Sandys الذى عبر عن شديد أسفه ، إذ لم تبحث المسألة ، فى مجلس العموم ، قبل أن تتخذ الجمعية العمومية فى مصر قرارها ، وقد هاج المستجوب وماج ، قائلا

إن المسألة ، ما كان ينبغي أن تبحث ، من وجهة نظر مصر ومصلحتها فقط ، بل من وجهة نظر بريطانيا ومصلحتها فى مد امتياز شركة قناة السويس ، وندد بالسير غورست لأنه لم يشر فى تقريره إلى المصالح البريطانية .

جراى يعترف بأن بريطانيا تنفذ سياستها
عن طريق مجلس إدارة شركة القناة

وأجاب وزير خارجية انجلترا ، سير إدوارد جراى ، إجابة نتمسك عليه بها ، فهو أولا قرر أن مسألة شركة قناة السويس ، تعد مسألة مصرية ، لا ينبغى لأحد أن يتدخل فيها بين الحكومة المصرية وبين الشركة .

ولكن إدوارد جراى كشف أوراقه ، إذ بين أن انجلترا ، تنفذ سياستها عن طريق الأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس، وفى الوقت نفسه ، وعد هذا المستعمر ، بأن يطرح موضوع امتياز الشركة مستقبلا على بساط البحث ، فى يوم من الأيام ، وفيما يلى ترجمة لما قاله إدوارد جراى بمجلس العموم :

« علينا أن ننظر إلى أى موضوع خاص بمد امتياز قناة السويس ، من
« زاوية المصالح البريطانية. ويجب أن نحتفظ بهذا المبدأ وقد احتفظنا به فعلا،
« فيما يجرى من بحث بين الأعضاء البريطانيين فى مجلس إدارة الشركة وباقى زملائهم
« من أعضاء مجلس الادارة . وهذا هو المكان الطبيعى ، الذى يكفل لنا مصالحنا.

« وقد جرت ، بطبيعة الحال ، مناقشة على جانب من الأهمية . فأولا ، توجد
« وجهة نظر المساهمين ، وتمثلها الخزانة البريطانية ، ووجهة نظر أصحاب
« السفن ، وقد لقيت من وزارة التجارة كل عناية . يجب أن نرعى هذه
« المصالح الكبيرة ، وقد نالت الرعاية من لدن الخزانة ووزارة التجارة ،
« ووزارة الخارجية ، وهذه الوزارة تعاونت مع الادارتين سالفتى الذكر ،
« واستشارت أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ويتمتع مديرونا ،

« فى مجلس إدارة الشركة ، دائما بحظ موفور من علاقات الود والصداقة
« مع زملائهم أعضاء مجلس إدارة الشركة الآخرين ، وقد أسفرت المناقشة
« التى دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغى أن توصى حكومة بلادنا
« بمد الامتياز ، من وجهة نظر المصالح البريطانية . ولكن المسألة تحتاج إلى
« مزيد من البحث والتمحيص . فهناك مسألة تمثيلنا فى مجلس إدارة الشركة ،
« وهى المسألة التى بحثت هنا ، في بضع سنين . وقد اهتمت بها وزارة التجارة
« أكبر اهتمام . وتعتريها صعاب جمة .

« وهناك مسألة تخفيض رسوم المرور فى القناة ، وتلك مسائل لها أهميتها
« القصوى ، ولو طرحناها على بساط البحث ، فى هذا المجلس ، لكان من
« الطبيعى أن نتصدى لبحث مسألة مد الامتياز ، من هاتين الزاويتين .
« ولكنى أرى ، أن هذه الموضوعات ، يجب أن تتصدى لبحثها الخزانة
« ووزارة التجارة ، حينما تثار مسألة مد امتياز القناة ، مرة أخرى ، فنبحثها

« من ناحية عضوية مجلس الادارة ، ورسوم المرور . ولا شك ، أنه حينما
« تصل المفاوضات إلى نتيجة بهذا الخصوص ، سيكون هناك مجال للمناقشة
« فى هذا المجلس ، وسيكون على حكومة المستقبل ، أن تحيط المجلس علما
« بالاعتبارات التى أملت عليها إصدار تعليمات للأعضاء البريطانيين فى مجلس
« إدارة الشركة ، ليصوتوا فى جانب مد الامتياز ، أو عكس ذلك . ومن
« زاوية المصالح البريطانية ، أرى أن الواجب يقتضينا أن نضع هذه المسائل
« فى متناول الشركة بوساطة أعضائنا الرسميين فى مجلس إدارتها ، على أن
« أية حكومة ، ستكون مسئولة فى المستقبل ، عن التعليمات التى تعطى
« للأعضاء البريطانيين ، وعن أصواتهم فى مجلس الادارة . وأرجو أن
« أكون بهذا البيان قد ألقيت ضوءاً على هذه المسألة الشائكة ، ويصعب
« على أى رجل ، يشغل منصبى أن يعالج هذه المسألة ، مراعيا وجهتى النظر ،
« فقد حرصت على السير فى طريق مستقيم ، متوخيا أن أكون منصفا للمصالح

« المصرية ، مع عدم إغفال المصالح البريطانية فى نفس الوقت . وموضوع « امتياز قناة السويس يعد من أعقد المشكلات . . . الخ » .

* * *

وبعد

فقد منيت شركة قناة السويس ، ومعها قوة الاحتلال البريطانى ، بهزيمة منكرة فى سنة ١٩١٠ ، وسيظل الدرس الذى ألقاه الوردانى ، على الاحتلال وأعوانه ، ماثلا للعيان ، ولن يجد الاستعمار فى مصر ، هرة توافق على مد الامتياز يوما واحدا ، أيا كانت الشروط التى يعرضونها .

ولكن الشركة ، وأبواق الاستعمار تشتغل فى الظلام ، وتبشر بفكرة أشد خبثا وأعظم هولا ، وهى إيجاد شركة أخرى ، أو تشكيل لجنة دولية تابعة للأمم المتحدة ، لادارة القناة مستقبلا .

وسنفضح هذه المؤامرة ، فى فصل تال ، من هذا الباب ، إن شاء الله .



الفصل الثالث

مؤامرة لتدويل القناة

افتتحت شركة قناة السويس منذ عامين ، مكتبا بنيويورك ، على مقربة من الأمم المتحدة ، لكى تدس لمصر فى المجال الدولى ، وتقوم الشركة فى صحف فرنسا ، وغيرها ، بنشاط فذ فى الدعاية والتبشير لمد أجل التزام شركة قناة السويس ، أو حمل الدول على اتخاذ خطة من شأنها إكراه مصر على قبول وضع آخر أشد خطورة من الوضع الحالى ، وذلك بأن تتألف لجنة دولية ، على غرار لجنة الدانوب ، تتولى إدارة القناة ، ويكون لمصر فيها نصيب هام .

وفى سنة ١٩٥٠ ، صرح لى « شارل رو » فى باريس بهذا الاتجـاه ، وبادرت بابلاغ كلامه للحكومة المصرية ، وفى ٢٥ يونيو سنة ١٩٥٤ ، اجتمع بى الوزير المفوض لاحدى الدول الملاحية الهامة التى تستخدم سفنها قناة السويس ، وأفضى لى ببيان خطير ، رأيت لزاما على ، أرفع إلى الحكومة مضمونه ، وفيما يلى ما أوردته بمذكرتى :

« حينما اجتمعت بوزير . . . المفوض فى مصر بدار المفوضية بالقاهرة ، فى يوم الجمعة ٢٥ الجارى أفضى إلى بالحديث الآتى فى موضوع قناة السويس :

قال الوزير : « إن حكومة بلادى فى مقدمـة حكومات الغرب المعنية بالادارة المشرفة على قناة السويس ومصير هذه الادارة عنـد انتهاء أجل الالتزام فى ١٦ نوفمبر سـنة ١٩٦٨ » ، ولذلك فانه يتحدث إلى فى هـذا الموضوع بهذه الصفة والذى أعرفه أن . . . هى الدولة الأوروبية الوحيدة

الممثلة بعضو فى مجلس إدارة شركة قناة السويس إلى جانب فرنسا وانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية ، ثم إن شركات الملاحة التابعة لها تحتل مكانا هاما، يعتبر الثالث فى كثير من الأحيان بالنسبة للسفن التابعة للدول البحرية .

تدويل القناة

« قال الوزير . . . نحن لا ننازعك فى أن شركة قناة السويس يجب أن تصفى ونسلم معك بأنها ستنتهى عند انتهاء عقد الالتزام ونوافقك على ماتقول من أنها قد عالجت الأمور بعقلية القرن التاسع عشر ، ونحن نعيش الآن فى عصر آخر .

« كل هذا نوافقك عليه ولكنا نرجوك أن تنظر إلى المسألة من زاوية أخرى ، فمصالح الغرب متوقفة على استمرار الملاحة وسلامتها فى قناة السويس ولابد من وجود هيئة تستطيع أن تدير الحركة الملاحية فى القناة إدارة سليمة تكفل كل تلك المصالح ويؤسفنا أن نقرر أن الأربعة عشر عاما المتبقية من أجل الالتزام لا تكفى الحكومة المصرية لاعداد إدارة مصرية تقوم بادارة الملاحة فى القناة مستقبلا ، وليس من السهل ، على الرغم من الجهود التى تبذل اعداد هذه الادارة ، والدول الغربية لاتستطيع أن تتهاون فى مصالحها الملاحية ، ولذلك ومن غير المساس بعواطفك الوطنية ، نرجوك أن تعالج المسألة فى أفق دولى ، والحل الذى نراه هو أن تشكل قبل نهاية الالتزام لجنة دولية ، شبيهة بلجنة الدانوب تحل محل شركة قناة السويس ، ونحن ننتظر أن تتقدم مصر بمحض إرادتها واختيارها وتدعو الدول إلى اتفاق تعقده لتنظيم هذا الأمر ، ومما لا شك فيه أن مصر تستطيع فى هذه اللجنة ، أن تكون صاحبة كلمة مسموعة كما أنها تستطيع أن تحصل على أكبر نصيب من الفوائد المالية .

« وأضاف الوزير أن هناك مسائل كبرى يجب أن تسوى على بساط

البحث الدولى ، فنهر النيل ، يسوى أمره باتفاق بين مصر والسودان ، ولا شأن لغير المنتفعين بمياه النيل بهذا الاتفاق ، ونهر الرين تسوى أموره باتفاق بين الدول المنتفعة به ، وكذلك قناة السويس تسوى مسائلها وإدارة الملاحة فيها بمعونه جماعة الدول الملاحية وباتفاقها مع مصر ، وطلب منى محدثى أن أفكر عمليا فى هذا الحل لأن الوقت قصير ولابد من عمل شىء !!

« وقد قلت له إن هذا الكلام ليس جديدا بالنسبة لى ، وأذكر أن شارل رو عرض على هذا الاقتراح فى شتاء سنة ١٩٥٠ ، وأشار على بأن أدافع عنه وقال إنه هو الحل الوحيد وأضاف إليه اقتراحا آخر بجلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس وحلول قوات دولية محلها تكون خاضعة لاشراف هيئة الأمم المتحدة .

« وحينما سمعت ذلك الكلام الفارغ من رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس ، كنت رجلا مسئولا إذ كنت أشتغل بالسفارة المصرية بباريس ولم أعلق على كلامه ، لأنى لم أكن قد فرغت من الاطلاع على محفوظات شركة قناة السويس ولم أشأ أن توصد الأبواب دوني ، ولكنى خرجت من لدنه ، وتوجهت إلى منزلى وكتبت على الآلة الكاتبة ، تقريرا بما دار بينى وبينه محذرا الحكومة من ذلك المشروع الذى يبيت وتدعو له شركة قناة السويس ، ثم توجهت إلى السفارة ، لأطلب من السفير أن يبعث بتقريرى إلى وزير الخارجية المصرية بالشفرة ، إن أمكن ، وكان السفير قد تخلف عن التوجه للسفارة فاجتمع بى من زملائى بها ، نائب السفير الأستاذ . . . الوزير المفوض ، والأستاذ . . . وبعد الاطلاع على تقريرى أبديا اعتراضهما ، وأثارا حججا سخيفة ، قائلين أن البحث فى هذا الأمر من اختصاص السفير وحده ، وإنه لا حق لى وأنا لست سفيرا ، فى الاتصال بشركة قناة السويس ، وسماع هذا الكلام ، قلت ولكنى سمعته فعلا ، فقال الأستاذ . . . أن إرساله إلي وزير الخارجية يؤدى إلى أخذ ورد وتعقيد للمسألة ونحن لسنا مستعدين لكل هذا العناء ، كما أنه قد يؤدى إلى

توتر العلاقات بين مصر وفرنسا وحكومة فرنسا شديدة الحساسية فى كل مايتعلق بقناة السويس وإزاء هذه العقلية طويت أوراقى ثم عولت على إرسالها بنفسى إلى الحكومة .

« ولما كان وزير الخارجية ، فى ذلك الوقت ، مسافرا فى أمريكا ، بمناسبة دورة الأمم المتحدة ، وكان الأمر فى نظرى من الأهمية والخطورة بحيث لا يمكن إرساله لكائن من كان بالوزارة ، صادف أن قابلنى فى باريس أحد أعضاء مجلس الوزراء ، وهو . . . وكان مسافرا فسلمته مظروفا ، مختوما بالشمع الأحمر وطلبت منه توصيله إلى مجلس الوزراء ، وتسليمه لرئيس الحكومة ولكنى لم أسمع بعد ذلك شيئا ولا أدرى ماذا فعلوا بذلك التقرير الذى تردد نصوصه الحرفية الآن ! !

« ومن حين لآخر تحاول شركة قناة السويس ومعها الدول الاستعمارية جس النبط بترك بعض وكالات الأنباء تقذف إلى الصحافة بكلام من هذا القبيل وتروج له ، لترى إلى أى مدى ، يستعد الرأى العام المصرى لتقبل هذا الكلام ، ولدى قصاصات من بعض الصحف الأوروبية ، رددت تلك المعانى ، وهناك صحف تقول إن الوقت قصير ولابد من عمل شيء بسرعة ، قبل أن ينتهى أجل شركة قناة السويس ، وتتمسك الحكومة المصرية ، بادارة القناة بنفسها ، وإذا كنا قد ذقنا الأمرين على يد شركة منصوص فى عقد تأسيسها على أنها شركة مصرية مساهمة ، فكيف يتصور أن نقبل حلول جماعة من الدول العاتية محل هذه الشركة فى إدارة قناتنا ؟ إن هذا معناه الحكم بالاعدام السياسى على مصر إلى يوم القيامة وقد قلت لمحدثى إنهم لن يجدوا هرة فى مصر ، تسمع لهم هذا الكلام وأن جماعة الدول إذا حاولت أن تلجأ إلى الضغط فلن تجد إلا المقاومة إلى آخر مدى .

« ثم شرحت له الرأى القانونى من حيث ملكية مصر للقناة والسيادة عليها وضرورة التفريق بين الملكية والوظيفة ولا يستطيع مسافر فى السكة الحديد أن يقول لمصلحة السكة الحديد إذا تعطل القطار مثلا أتركينى أنا

أدير حركة السكة الحديد ومركز تلك الدول وشركات الملاحة لايختلف عن مركز العملاء الذين يحصلون على الخدمات مقابل الرسوم التى يدفعونها إن أعطيت لهم ويجوز لصاحب الحق أن يحرمهم منها ، ولا يجوز الاعتراض على ملكيتهم ! !

« ولكن محدثى كان من المرونة واللف بحيث راح يقول لى إن كل دولة تتنازل الآن عن قسط من سيادتها لخدمة المصالح العالمية ، ونحن تنازلنا عن جانب من سيادتنا ، وليس ثمة مايمنع مصر من أن تتنازل عن قدر من سيادتها على القناة وهذا الرأى يشبه تماما رأيا فاجرا ورد على لسان المسيو « أندريه سيجفريد » عضو الأكاديمية الفرنسية ، فى محاضرات ألقاها فى الكولج دى فرانس ، ولدى نسخة من مذكراته ، وهو يقول فيها بالحرف الواحد أن الفرد يضحى لصالح المجموع ، وإذا كانت المصالح العالمية الملاحية فى قناة السويس تقتضى أن تضحى مصر ، فيجب أن تضحى لصالح الجماعة الدولية ، وأن الرجل الأبيض يجب أن يستبقى قبضته على قناة السويس !!

« ولعلكم توافقون على القول إن أولئك الاستعماريين يشتد قلقهم كلما قربنا من انتهاء أجل الالتزام ، وكلما شعروا أننا جادون فى أصرارنا على إجلاء تلك الشركة ، وقد قلت للوزير أن حكم القانون يحتم إدارة هذا المرفق بمعرفة الدولة لأنه لصيق بسيادتها وبالعلاقات الدولية ، وبالمسائل العسكرية وغير ذلك وأن وجود شركة ولو كانت شركة مصرية صميمة لادارة قناة السويس معناه أننا نوجد دولة فى داخل الدولة ولذلك لانجد إلا حلا واحدا هو أن تدار القناه بمعرفة الحكومة المصرية .

« وفى صباح اليوم وصلنى بالبريد الجوى النص المطبوع لمحضر جلسة الجمعية العمومية لمساهمى شركة قناة السويس فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، وحينما تصفحت هذا المحضر وألقيت عليه نظرة سريعة ، ألفيت أن أحد المساهمين قد وجه سؤالا إلى رئيس مجلس إدارة الشركة يقول له أن

الاذاعة المصرية تتحامل من وقت لآخر على فرنسا ، أفلا ترى أن هذه السياسة قد تؤدى إلى ظهور حركة فى مصر بشأن شركة قناة السويس شبيهة بحركة الدكتور مصدق فى إيران ، وأنا أعرف أن هذه الأسئلة تعد قبل الجلسة بمبنى وزارة الخارجية الفرنسية ، وتعد الاجابات عليها مقدما كما أنى قرأت خطاب « شارل رو » وألفيت بين سطوره عبارات ماكرة يريد أن يلوح فيها بما يسميه مسئولية دولية تحملها شركة قناة السويس أى أنه يبشر لذلك الرأى الذى سمعته من الوزير المفوض ويهيء له الجو .

«وإنى كرجل وقف على طريقة تفكير أولئك الناس وأساليبهم وتوفر ليل نهار على مسائل قناة السويس ، أقطع لسيادتكم بأنهم يبيتون شيئا ويعدون له من الآن ، وبين يدى مؤلفات علمية وضعها صفوة علماء القانون الدولي ويعمدون فيها إلى المغالطات حتى قال أحد كبار علماء الانجليز بل أكبر أستاذ فى قانون البحار الدولى واسمه « كولمبس » بالحرف الواحد فى مؤلف حديث له إن قناة السويس مملوكة لشركة قناة السويس !!

« انهم يجهزون الرأى العام العالمى بنفس الأسلوب الذى اتبعته انجلترا فى قضية مصر ـ فيما مضى ـ إذ يصورون للعالم أن مصالح مايسمونه بالعالم الحر مهددة إذا استقلت مصر بادارة القناة كما تقول انجلترا ان هذه المصالح تهدد إذا جلت عن القاعدة وكما تقول انجلترا أنها تحمل التزامات دولية . يقول شارل رو أنه يحمل التزامات ، ويقول أن الحكومة المصرية لا تستطيع أن تنفرد بحركة الملاحة فى القناة . نفس المنطق لا يتغير والأسلوب لا يتبدل وقد قلت المرة غير المرة أن شركة قناة السويس هى الشق المدنى بل الشق الأهم فى الاحتلال البريطانى فى مصر ، بل هى حجر الزاوية فى استعمار الغرب للشرق .

« أعتقد أن الوقت قد حان لعمل شيء سريع حاسم فى هذا الموضوع الخطير ، وهانحن نسمع منهم الكلام عن نقطة الضعف التى يريدون أن يهاجمونا منها قائلين أنه لايوجد لدينا الفنيون الذين يديرون القناة !!

« إن الشركة قد وضعت سياسة راسخة من شأنها تجنيب العنصر المصرى الاتصال بالأعمال الفنية للشركة أو الوقوف عليها سواء أكان هـذا العنصر موظفين أو عمالا ، والكلام فى هذا الموضوع يطول شرحه والشركة لا يعنيها أن تبعثر أموالا على بعض أولاد الذوات ومحسوبى العهـد البائد متوخية فى الماضى اختيارهم من أردأ العناصر ، لـكى تحتج علينا بفشلهم ، وهى ماضية فى سياستها والتنكيل بمن تلمس فيهم مقاومة لسياستها وخصوصا نقابات العمال وتستعد على أساس الحياة الدائمة والأجل الطويل بدليل المبالغ الضخمة التى ترصدها ، لتعميق القناة ، وغير ذلك مما تريد أن تتشبث به فى الوقت المناسب لكى تطيل من أجلها أو تفرض اللجنة الدولية التى يتكلمون عنهـا للحلول محلها .

« أقول بصراحة إن هذه القضية جديرة بأن تحتل المكان الأول من سياسة مصر فى هذه الأعوام ، وأن نعمل لها ليل نهار ، والوقت قصير ، والزمن يمضى مسرعا ، وعلينا أولا أن نجهز أنفسنا ونعد دولابنا بسرعة ، وأن تدخل الحكومة فى جميع أعمال الشركة من الآن لتصفية الماضي تصفية تدريجية ، تمنع من الهزات ومن الاصطدام فى المسـتقبل ، وتراقب دولاب الشركة ، التى ستتسلمها مراقبة دقيقة وتدرب وتمرن العنصر المصرى الصميم على جميع المسئوليات الفنية والادارية ، والحكومة حينما تبـدأ بذلك فورا تكون قد أعلنت عمليا عن تصميمها على تسلم القناة من الشركة بأى ثمن وأنها جادة ولن تتهاون قيد أنملة ، ونحن نعرف مدى حرصكم على كسب هذه القضية ، وانكم لن تفرطوا فى مثقال حبـة من خردل ، ولكنا نرجو أن يفهم المستعمرون ذلك ، ويسـلموا به ، حتى يكفوا عن الدس والمناورات ، واللعب فى الظلام ، وفى الوقت نفسه أقترح نشر حقائق قضيـة مصر فى قناة السويس فى العالم كله ، وبمختلف لغات العالم بالمؤلفات وبالصحافة وبالاذاعة وبغير ذلك حتى نهيئ لمصر الجو الملائم لتسليم القناة ، فيجد المستعمرون أنفسهم فى حيرة عندما تنكشف الحقائق ولا يبقى ضال أو مغالط يقول إن

القناة ملك للشركة وحتى يفهم الرأى العام العالمي أن مصر ليست متجنية حينما تجلى شركة قناة السويس وتدير القناة بنفسها،وإنى مستعد لبذل أقصى الجهد فى هذا المضمار .

« حسبي الآن هذا القدر من البيان ، وقد كنت أعتبر نفسى مقصرا لو أنى لم أضع هذا التقرير(١) . . . »

* * *

وللمسألة التى يثيرها دعاة الشركة من حيث التدويل جانبان ، أحدهما قانونى ، والآخر سياسى .

فمن الناحية القانونية ، يزعم البعض ، ومنهم «جورج سل» أستاذ القانون الدولى المعروف ، أن هناك ارتفاقا دوليا على الممرات المائية الكبرى ، التى تسمى طرق الملاحة العالمية ، وأهمها قناة السويس ، وهذا الرأى معيب ، لأنه يتنافى مع حق السيادة ، الذي يعد حجر الزاوية فى بناء أية دولة . وكذلك يحق لنا أن نتساءل ما الداعى لأن يكون للغرب ارتفاقات دولية على ممر شرقى ، وليس للشرق أى ارتفاق على شريان أو رقعة أيا كانت فى أى جزء من أوروبا مثلا .

وقد لمسنا فى شهر أغسطس سنة ١٩٥٤ ، حساسية فرنسا الشديدة ، حينما طلب منها أن تصادق جمعيتها الوطنية على معاهدة الجيش الأوروبى فرفضت ، وكانت مسألة السيادة ، هى بيت القصيد ، فيما دار من مناقشات .

ومن الناحية السياسية ، نرى أن الغرب ما زال ملقيا بقبضته الثقيلة ، على بعض بلاد آسيا وأفريقيا ، دون أن يقيم وزنا للعدالة الدولية ، أو المواثيق العالمية ، ويراد استبقاء نفوذه على قناة السويس ، لابقاء الحالة على ما هى عليه ، فمثلا قررت الهند أن تصفى ما تبقى من تركة العصور الوسطى ، بتطهير أرضها من البرتغاليين والفرنسيين ، وفى فترة ما أرادت البرتغال أن تحتفظ

---

(١) تاريخ التقرير المتقدم ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٤ .

بمركزها ، وتعززه بقوات بحرية ، ترسل إلى الهند عن طريق قناة السويس ، وقد تحاول فرنسا أن تنحو نفس المنحى ، ويدور التساءل فى الحال ، هل تسمح مصر بمرور هذه القوات من القناة أم لا ، ويولون وجوههم عادة صوب شركة قناة السويس التى تمثل الرأسمالية الغربية والاستعمار الغربى ، فى هذه المنطقة الخطيرة من العالم .

ولكل هذه الاعتبارات وغيرها ، نرى أنه من التجنى أن تكون مسألة إدارة دولية مستقبلة لقناة السويس ، مجرد موضوع للبحث ، فما ينبغى ذلك بأية حال ، ويجب أن نقف ضد تلك الآراء ، ولا نقبل أن تدار قناة مصر إلا بمعرفة حكومة مصر ، ومن جهة نظر المصالح المصرية أولا ، ومصالح الدول الشرقية التى تمت لمصر بصلة نسب أو مصاهرة أو أواصر مشتركة من أى لون كانت ، وهذا يكفى لكفالة السلام العالمى .



الفصل الرابع

فى أوقات الحروب

يتجلى خطر الشركة والتعارض بين وجودها وبين سيادة الدولة المصرية على القناة ، فى أوقات الحرب أكثر مما يبدو فى الأوقات العادية .

وتجارب الحربين العالميتين الأولى والثانية مافتئت شاخصة أمامنا ، ويجب أن نأخذ منها عبرة ، ونعمل على الخلاص من هذه الشركة بأى ثمن .

موقف الشركة فى الحرب العالمية الأولى
(١٩١٤ - ١٩١٨)

حينما أعلنت الحرب العالمية الأولى ، كشفت شركة قناة السويس عن وجهها ، فقبلت أن تجرى عملية تحصيل رسوم المرور بمعرفة مكتبها فى لندن ، تحت إشراف الحكومة البريطانية ، ووضعت موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهماتها فى مصر ، تحت تصرف الأميرالية البريطانية ، وانقلبت من شركة تجارية مصرية الجنس إلى شبه دولة تشترك فى الحرب ، ضد ألمانيا وتركيا مشاركة فعالة وتتلقى أوامرها من القيادة البريطانية .

والعجيب أن الشركة قد وجدت من بين المصريين من يبررون مسلكها الشاذ قائلين إنها « رأت من الحكمة أن تغير موقفها المحايد ، وتتفق مع الحلفاء فيما يتخذ لصيانة القناة للحد الذى يضمن سلامتها وبقائها مفتوحة دائما للسفن التى تريد عبورها » .

« ولكن بعد أن تحققت الشركة من أن القناة عرضة للهجوم من ناحية

الأتراك والألمان ، بدأت تعمل على ما يحقق سلامة هذا الطريق ، حتى لو كان في هذا ما يتعارض مع النصوص المقررة ، أى أنها حادت عن موقفها الأول الذى التزمت فيه الحياد الدائم » ! !

والحياد ليس من أعمال الشركة ، وإنما هو سياسة تتخذها دولة ما ، والشركة ليست دولة ، وإنما هى شخص اعتبارى يخضع لسلطان الحكومة المصرية ، كسائر الأفراد التابعين للدولة المصرية .

وعلى كل ندع ما جرى من المخالفات الفاضحة فى الحرب العالمية الأولى ، جانبا ، إذ كانت مصر وقتئذ مكبلة بأغلال الحماية ، لنرى ماجرى فى الحرب العالمية الأخيرة ١٩٣٩ — ١٩٤٥ :

موقف الشركة فى الحرب العالمية الثانية
(١٩٣٩ - ١٩٤٥)

بين أيدينا محضر الاجتماع السنوى السابع والثمانين للجمعية العمومية للمساهمين ،التى انعقدت فى باريس فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، والنص الحرفى لبيان رئيس مجلس إدارة الشركة الذى ألقاه فى هذا الاجتماع ، وهو وثيقة تدمغ الشركة ، ويهمنا أن نورد فيما يلى ترجمته الحرفية ، وإليك ما قاله شارل رو :

« لم تنعقد جمعيتكم منذ ٣ من يونيو سنة ١٩٤٠ ، وفى خضم العاصفة التى اجتاحت العالم ، حاولت شركتكم أن تحتفظ برأس المال المادى والمعنوى، المسئولة عنهما .

« إن الحياد مقرر فى النظام الأساسى لشركة قناة السويس . ولكن طبقا للمعاهدة المصرية البريطانية فى سنة ١٩٣٦ ، نيط بالجيش البريطانى ، بالتعاون مع القوات المصرية ، أن يدافعا عن حرية وسلامة الملاحة فى القناة ، وتبعا لذلك ، كان لابد أن تساهم الشركة ، فى الحرب العالمية ، سواء فى احتمال المضار التى أصابت مصر وانجلترا وفرنسا ، وسواء فى الجهود التى بذلت لتحقيق الهدف المشترك الذى سعت إليه الأمم المتحدة » .

« ورأت شركتكم أنه يستحيل عليها أن تجمعكم ، فى المدة التى احتل الجيش الألمانى طوالها بلادنا . وما كان فى الاستطاعة أن تصل الوثائق والأوراق الهامة ، من مصر إلى المركز الادارى ، فى باريس . وكذلك لم يكن من المعقول أن تعرض حالة القناة أو تتخذ قرارات هامة هنا تحت سمع وبصر الجيش العدو » .

« وبمجرد تحرير فرنسا ، حرصت إدارتكم العامة على استعجال الاجراءات التى تسمح باستدعاء الجمعية العمومية للانعقاد فى أقرب فرصة . ومن بواعث الأسف ، ظلت صعوبة المواصلات قائمة نظرا لاستمرار الحرب ، طيلة الشتاء الماضى ، ولم نستطع أن نأتى إلى باريس بالمستندات الحسابية الهامة ، إلا فى الربيع الماضى . وبعد جهد كبير ، وعمل متواصل ، فى زمن الصيف ، استطاعت إدارات الحساب أن تحصى فى ستة أشهر حساب الثلاث سنوات الأولى ، من سنى الحرب .

« ونحن نقدم هذا الحساب إليكم اليوم عن السنوات ١٩٤٠ و ١٩٤١ و ١٩٤٢ لاعتماده . وأما حساب السنوات ١٩٤٣ و ١٩٤٤ ، فسيعرضان عليكم ، فى الاجتماع السنوى لسنة ١٩٤٦ .

« وفى خلال السنوات الثلاث الأولى ، التى نقدم إليكم الحساب عنها ، كانت فرنسا محتلة بالعدو ، واهتم مجلس إدارتكم والادارة العامة ، بالابقاء بقدر الامكان على الاتصال بمصر ، وصيانة متعلقات الشركة الموجودة بفرنسا من يد العدو ، والمحافظة على استقلال مصالح الشركة بمصر عن العدو ، حتى تستطيع هذه المصالح أن تضع جهودها الكلية فى خدمة الحلفاء » ! !

« ولامكان مداومة الاتصال بمصر ، افتتح مكتب فى سنة ١٩٤٠ فى المنطقة غير المحتلة ، فى « شاتيل جويون » . وبفضل هذا المكتب ، استطاع مجلس الادارة فى سنة ١٩٤٠ ، وطوال سنة ١٩٤١ تقريبا ، أن يكون على اتصال مستمر بوكيل الشركة الأعلى بمصر ، وهو الذى انفرد بادارة جميع أعمال الشركة بمصر . واستطاع المجلس الذى ظل مقيما فى باريس

أن يقف باستمرار على أهم الأنباء عن حياة القناة ، ويزود الرئيس الأعلى ببعض التوجيهات .

« وهذه اللامركزية ، فى المنطقة غير المحتلة ، قد أتاحت لنا فرصة تخليص جزء من نشاط الشركة المالى من رقابة جيش الاحتلال . وأكثر من ذلك ، اتخذ قرار فى نهاية سنة ١٩٤٠ ، بارسال جزء هام من مال الشركة فى فرنسا إلى الجزائر ، وظل هذا القدر بمنأى تامة عن الرقابة الألمانية .

« وفى المناقشات التى دارت فى سنة ١٩٤٢ مع القومسير المعين من قبل سلطات الاحتلال ، استطاعت إدارتكم أن تنقذ جميع أموال الشركة الموجودة فى فرنسا ، كما استطاعت أن تحتفظ بنشاط إدارة المعاشات ودفع معاشات لموظفى الشركة المتقاعدين المقيمين فى فرنسا ، كما قامت بدفع نصيب من كسب الموظفين المشتغلين بمصر إلى أسراتهم الموجودة بفرنسا ، وبذلك استطاعت أن تقيم أود هذه الأسرات إلى نهاية الحرب .

« وأما مسألة استقلال إدارات الشركة بمصر عن العدو ، فقد حلت بالقرار الذى اتخذه مجلس إدارتكم فى أوائل سنة ١٩٤١ ، والذى يقضى بمنح تفويض للأعضاء البريطانيين فى مجلس الادارة ، والذين تتألف منهم اللجنة الاستشارية بلندن ، بحيث يحلون محل مجلس إدارة الشركة طوال مدة احتلال باريس . والواقع أن أعضاء مجلس الادارة البريطانيين قد قبلوا هذا التفويض منذ أوائل سنة ١٩٤٢ ، بمعنى أن إدارات الشركة بمصر كانت تتلق الأوامر والتعليمات مباشرة من اللجنة الاستشارية التى كانت تنعقد بلندن فى فترات دورية .

واستطاع الأعضاء البريطانيون فى مجلس إدارة الشركة ، فى مدة بلغت ثلاث سنوات ، أن يديروا أعمال الشركة بنفس الروح التى كانت سائدة فى باريس ، وهى التوفيق بين المحافظة على مصالح الشركة الجوهرية ، والحرص على خدمة قضية الحلفاء ، بوجه عام .

« وبفضل هذه الاجراءات المختلفة ، استطاعت إدارة الشركة بمصر ،

تحت سلطة الرئيس الأعلى ، وفي ظروف عصيبة جدا ، أن تتمتع بمطلق ثقة السلطات المصرية ، وسلطات الحلفاء العسكرية .

« وقد كان لهذه الثقة فى الرئيس الأعلى ما يبررها ، فقد دل موقفه ، منذ حوادث يونيو سنة ١٩٤٠ ، على تفان في خدمة قضية الحلفاء ، وقد حذا حذوه ، جميع رجال الشركة فرنسيين وبريطانيين ومصريين . وهؤلاء لم يكتفوا فى سنوات الحرب العصيبة التى اجتازتها مصر بالعمل ومضاعفة الجهد فى خدمة الشركة ، وإنما التحق عدد كبير منهم بخدمة جيوش الحلفاء ، فقد تطوع بعضهم فى سنة ١٩٣٩ ، وانخرط البعض الآخر فى سلك الجيش البريطانى ، أو قوات فرنسا الحرة ، فالجيش الفرنسى الجديد من سنة ١٩٤٤ إلي سنة ١٩٤٥ .

وفى نفس الوقت قدمت الشركة معونة هائلة لقضية الحلفاء ، إذ وضعت تحت تصرف الجيش البريطانى والبحرية البريطانية جميع الآلات والأدوات التى لا توجد حاجة ماسة لاستخدامها فى إدارة القناة نفسها . ووضعت تحت تصرف الأميرالية ، بوجه خاص ، الورش العمومية فى بور فؤاد وقد كانت طوال خمس سنوات ، تعمل ليلا ونهارا ، لحساب البحرية البريطانية وحدها.

« استمر هذا المجهود الحربى ، خمس سنين ، احتمل موظفوا الشركة فيها خسائر جسيمة . ونحن نعتقد أننا نعبر عن عواطفكم إذ نحي الضحايا من موظفينا الذين ماتوا وهم في خدمة الجيش أو البحرية البريطانية . وقد بلغ عدد الأسرى من رجالنا ستة وعشرين ، وعدد الجرحي تسعة وعشرين ، وقتل خمسة من موظفينا بمصر وأربعة من موظفى الادارة المركزية فى باريس . وأخيراً نقل واحد من رجالنا إلي ألمانيا بسبب نشاطه في حركة المقاومة السرية . ولا نعلم شيئا عنه حتى الآن ، وهو الأمر الذى يقلقنا ...... الخ »

ونرانا مضطرين لابداء الملاحظات الآتية ، علي ما تضمنه خطاب رو المتقدم :

أولا — بدأ الرجل بطريقة ماكرة يضفى على الشركة صفة الدولة ،

فتكلم عن حياد مقرر فى نظام الشركة الأساسى . وفى هـذا القول مغالطة خبيثة إذ الحياد هو حياد القناة الذى نص عليه عقد الالتزام ، وليس حياد الشركة ، أى أن الحكومة المصرية هي التى تقف بقناتها على الحياد ، فى حالة الحرب، فتتركها مفتوحة للطرفين المتحاربين بلا تمييز ولا استثناء ، ولاتجرى فيها عمليات حربية . وأما الشركة فهي الجهاز الادارى الذى يتلق تعلياته من الدولة صاحبة السيادة على القناة ، أى مصر ، ولا شأن له بمسألة الحرب أو السلم .

وانتقل رو للكلام عن مسألة لا تعنيه ولا تعنى شركة القناة وهى العلاقة بين مصر وبريطانيا التى كانت تحددها وقتئذ معاهدة سنة ١٩٣٦ ، وأراد بهذا التطفل أن يمهد لتبرير موقف الشركة كعبد ذليل فى يد الجيش البريطانى والأميرالية البريطانية .

ثانيا — ما شأن الشركة بقضية الحلفاء ، وأى فرق بين حلفاء الغرب ودول المحور ، فى حق المرور فى قناة السويس ؟!

لقد أعلنت الشركة بذلك جهراً وعلانية عن إخلالها بمعاهدة القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وهذا يرتب مسئولية الدولة التابعة لها الشركة وهذه الدولة قانونا هى مصر .

ثالثا — دلت تجربة الحرب العالمية الثانية ، على أن وجود إدارة الشركة فى الخارج مناف لمصلحة الملاحة نفسها وضمان إدارة القناة ، وذلك بغض النظر عن الاعتبارات الأخرى .

رابعاً — اعترفت الشركة بمحاباتها الظاهرة لموظفيها الأجانب إلى حد ارتكاب جريمة التهريب بدفع نصيب من مرتباتهم إلى أسراتهم فى الخارج طوال مدة الحرب ، فهل حصلت على ترخيص بذلك من مراقبة النقد فى مصر ، وهل علمت وزارة المالية المصرية بهـذا التصرف ، وهل الجريمة ما زالت مستمرة ؟!

نحن نطلب التحقيق ، ومعاملة هذه الشركة المهربة بغير رحمة .

خامسا — اعترفت الشركة بتبعيتها المطلقة لحكومة انجلترا المحتلة ، حتى أنها نقلت سلطات مجلس الادارة إلى الأعضاء الانجليز فى لندن ، وفى هذا مخالفة لنظام الشركة الأساسى ، واعتراف بالتبعية للحكومة البريطانية .

وكان واجب الشركة وهى وكيل عن الدولة المصرية فى إدارة القناة أن تلجأ إلى الحكومة المصرية ، وتتلقى أوامرها بشأن ما يجب اتباعه عندما احتل الألمان باريس .

سادسا — اعتراف الشركة بخروجها على جميع أنظمة الشركات فى العالم إلى حد أنها حاربت وأراقت الدماء ، ولو فرض أن قامت الحرب الآن بين فرنسا والهند أو الصين ، فماذا يكون موقف الشركة ؟!

إن تصرف الشركة فى أثناء الحرب العالمية الثانية يدل على أن فى وجودها تهديداً دائما لمستقبل هذه البلاد .

سابعا — الشركة بتبرعها ووضع ورشها تحت تصرف الأميرالية البريطانية ، قللت عامدة من الدخل العام ، وبالتالى قلت حصة الحكومة المصرية من الاتاوة ، ومن الضرائب .

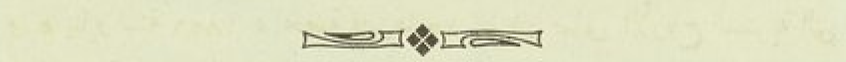
وإذا كانت الشركة ، وهى ربيبة الاستعمار الرأسمالى الغربى ، تسخو لحساب الحلفاء ، فما شأن الحكومة المصرية ، وهى التى لا ناقة لها ولا جمل ، بل كان يهمها أن يندحر عدو مصر الأول وقتئذ وهو بريطانيا !!

* * *

ورأت مصر تجربة أخرى فى خريف وشتاء سنة ١٩٥١ حينما نشأت معركة فى القناة بين الفدائيين المصريين وقوات الاحتلال ، فناوءت الشركة حركة الفدائيين علنا ، ووضعت جميع دولابها تحت تصرف القوى الغاشمة التى كانت تصلى العزل من المصريين فى الاسماعيلية وغيرها ناراً حامية . وبهذا كانت الشركة محافظة على تقاليدها إذ أعادت إلى الأذهان سيرة الخائن الأفاق ، « فرديناند دى لسبس » الذى غرر بعرابى وطعن مصر فى ظهرها ، بالخدمات التى قدمها للانجليز الذين غزوا مصر من قناة السويس .

ولا شك أن المركز ، يختلف الآن عن ذى قبل ، إذ بدأ فعلا جلاء القوات البريطانية بفضل ثورتنا المباركة ، وسيتم الجلاء الحقيق فى موعده . ولا شك أن الشركة فى مأتم ، منذ أن وقع اتفاق الجلاء ، إذ فقدت السند والنصير والمعين ، بل فقدت أباها الذى رباها وتبناها ، ولذلك لن تستطيع أن تركب رأسها ، وترتكب ما ارتكبته فى الماضى .

ومع ذلك نرى أنه لن يمكن الاطمئنان على سلامة مصر إلا إذا صفيت شركة قناة السويس وقامت الحكومة المصرية بنفسها بادارة القناة ، التي هى أهم ركن فى الاستراتيجية المصرية .



الفصل الخامس

المسائل المالية

قلنا إن الشركة لاتترك للبلد صاحب القناة من الايراد السنوى الضخم إلا فتات الموائد .

والمشكلة المالية ، فى علاقة الشركة بالحكومة المصرية ذات شقين :

أولا : الاتاوة السنوية .

ثانيا : الضرائب التى تدفعها الشركة للحكومة وفيما يلى بيان ذلك :

أولا — الاتاوة السنوية

فيما عدا ماكان للحكومة المصرية من حقوق مالية فى إيراد القناة كمساهم بنسبة ٤٤ ٪ ، كان للحكومة بمقتضى فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، حصة قدرها ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية التى تقررها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين .

وقد خسرت الحكومة أسهمها فى سنة ١٨٧٥ ، على نحو ما أسلفنا ، وتنازلت فى سنة ١٨٨٠ عن الـ١٥ ٪ لاحدى الشركات التى تأسست خصيصا لهذه الحصة ، كما سبق أن بينا .

ومنذ سنة ١٨٨٠ ، ظلت الحكومة المصرية محرومة حرمانا تاما من أى درهم من إيراد القناة إلى سنة ١٩٣٧ ، وهى السنة التى ألغيت فيها الامتيازات الأجنبية ، وبدأت فى حياة مصر مرحلة الاستقلال فى التشريع والقضاء .

وفى سنة ١٩٣٧ ، وبعد أخذ ورد بين وزير المالية وقتئذ ، وشركة قناة السويس ، أبرم اتفاق يقضى بأن تحصل الحكومة المصرية من شركة قناة السويس ، على إتاوة سنوية قدرها ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه .

وفى اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، تغير هذا الأساس ، فقد جعلت الاتاوة ٧٪ من الأرباح الاجمالية سنويا ، على ألا تقل فى أى الأحوال عن ٣٥٠٫٠٠٠ جنيه ، وألا تزيد عن جملة الربح الاجمالى للشركة ، وأن تطبق منذ تاريخ الاتفاق على ميزانية الشركة التى أقرتها الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٨ ، وقد صعدت حصة الحكومة فى سنة ١٩٤٨ إلى ٨٠٥٫٠٠٠ جنيه بزيادة قدرها ٥٠٥٫٠٠٠ جنيها عن الاتاوة المقررة فى اتفاق سنة ١٩٣٧ .

وقد ورد ضمن تقرير لجنتى المالية والتجارة والصناعة بمجلس الشيوخ ، بخصوص موضوع الاتاوة ما نصه :

« وقد رؤى أن تقوم النسبة على أساس الأرباح الاجمالية ، لا الاضافية ، لأن الأساس الأول أوضح وأثبت ، فى حين أن الثانى يخضع لما تقوم به الشركة من توزيعات مختلفة ، تزيد وتنقص كل عام — هذا إلى أن الأرباح الصافية تقدر بالفرنكات الفرنسية ، التى تتغير قيمتها بالنسبة للجنيه المصري ، بينما أن الأرباح الاجمالية هى النتيجة الفعلية للعمليات التجارية ، على أساس الجنيه المصرى ، و٧٪ من الأرباح الاجمالية توازى ١١٪ من الأرباح الصافية .

« ولا شك فى أن أية نسبة مئوية عرضة للزيادة ، والنقص ، خصوصا وإيرادات الشركة الآن تقوم فى قسط كبير منها على نقل البترول الذى يمر بالقناة ، الأمر الذى يتغير يوم أن يكتمل مشروع الأنابيب التى تصل الظهران ، والكويت ، بالبحر الأبيض المتوسط ، وتغنى عن استخدام ناقلات البترول التي تجتاز القناة .

« ولكن يلاحظ أن مشروع الأنابيب هذا، لن يكتمل قبل سنة ١٩٥٢ ، ومن المنتظر — حتى بعد اكتماله — أن يزيد الانتاج فى الكويت والظهران

بحيث لاتقوى الأنابيب وحدها على نقله ، ويبقى لناقلات البترول المخترقة للقناة عملها ، ولا أدل على هذا من أن الاتفاق المعروض يشتمل على إذن للشركة بتوسيع القناة وتعميقها وإنشاء قناة فرعية لتيسير حركة الملاحة وملحوظ فى ذلك ناقلات البترول بوجه خاص ، وهذه الانشاءات تصعد تكاليفها إلى بضعة ملايين من الجنيهات ، وما كان للشركة أن تقدم على ذلك قبل أن تزن الموقف بميزانه الاقتصادى الحقيقى . على أنا إذا رجعنا إلى متوسط الربح الاجمالى فيما قبل الحرب ، وجدناه يصل سنويا إلى نحو ٧ملايين من الجنيهات ، وفى هذا مايصعد بالاتاوة إلى نحو ٥٠٠٫٠٠٠ جنيه على الأقل ، إن تركنا جانبا ماحدث أخيرا من رفع رسوم القناة بنحو ٤٠ ٪ .

«وأخيرا ، لايفوتنا أن نشير إلى أن المساهمة المئوية فى أرباح الشركة ، استرداد لحق ضاع على مصر منذ زمن ، وفى استرداده مايدمج القناة من جديد فى الاقتصاد القومى بحيث تصبح موردا من موارد الخزانة العامة تزيد الاستفادة منه كلما زادت حركة الملاحة الدولية » .

وتظهر الشركة وأصبعها فى البيان المتقدم ، الذى أوهم مجلس الشيوخ بأن الدولة قد استردت حقا ضائعا ، وحققت خيرا كثيرا ، وأن إيراد القناة معرض للهبوط بعد مد أنابيب البترول من الظهران ، وقد أثبتت ميزانيات الشركة منذ سنة ١٩٤٩ إلى الآن أن إيرادها فى صعود مستمر .

وفى ختام الفقرة المقدمة تستوقفنا تلك الكلمة السمجة « حركة الملاحة الدولية » وهو تعبير يخدم أغراض الشركة ومغالطاتها ، فلا يوجد شىء اسمه ملاحة دولية ، وإنما هناك ملاحة عالمية ، والفرق كبير بين العبارتين .

* * *

وقد تقررت الاتاوة بكتابين متبادلين ملحقين باتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وفيما يلى نصهما :

رقم : ٣٣٣/٣١/٤٠/٩ (٦١٥)

جناب المحترم رئيس مجلس إدارة :

الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

(القاهرة)

« أتشرف بابلاغكم أنى تسلمت كتابكم المؤرخ ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وبه « تفضلتم باخطارى بموافقة الشركة على أن تدفع للحكومة فى أول يوليو « من كل سنة ، ابتداء من سنة ١٩٤٩ ولغاية انتهاء الامتياز الحالى ، مبلغا « مساويا لـ ٧٪ من الربح الاجمالى للسنة السابقة كما يظهر هذا الربح فى حساب « الاستغلال السنوى الذى يقدم للحكومة بعد تقويمه بالجنيهات المصرية « وربطه بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية للمساهمين ولن تقل هذه الأتاوة « عن ٣٥٠٫٠٠٠ جنيه مصرى، ويجب ألا تزيد فى أى حال عن مقدار الربح « الاجمالى للشركة .

« وهذه الأتاوة التى يقصد بها بنوع خاص مراعاة للاقتصاد المصرى من « نصيب متزايد الأهمية فى نشاط القناة — تحل من الآن فصاعدا محل « الأتاوة التى كانت تدفع منذ سنة ١٩٣٧ . أما المبلغ المستحق الدفع لأول « مرة فى أول يوليو سنة ١٩٤٩ فسيخصم منه ماسبق دفعه تحت الحساب « خلال سنة ١٩٤٩ من حساب أتاوة الـ ٣٠٠٫٠٠٠ ج م .

« ومن المتفق عليه أن الأتاوة التى تدفعها الشركة تدرج فى التزاماتها عن « السنة المالية التى تدفع خلالها .

« وإنى مغتبط أيضا بمـا قرره مجلس إدارة الشركة بشأن عرض أمر « تعيين خمسة أعضاء مصريين جدد فى المجلس على الجمعية العمومية القادمة « للمساهمين للمصادقة عليه ، بحيث يعين اثنان منهم فورا بمناسبة وجود « منصبين خاليين بين أعضاء المجلس الفرنسيين ، ويعين الثالث بمجرد خلو « أول منصب بالاستقالة أو الوفاة بين أعضاء المجلس الذين يمثلون اصحاب « السفن من البريطانيين ، ويعين الرابع والخامس فى سنة ١٩٥٩ وسنة ١٩٦٤ « على التوالى :

« ومن المتفق عليه أن رئيس مجلس الادارة سوف لايتخلف عن مباحثة
« الحكومة مقدما فى شأن تعيين هؤلاء الأعضاء الخمسة الجدد .

« وقد أخذت علما بأنه رغبة فى تخفيف الأعباء المفروضة على الملاحة
« الصغيرة قررت الشركة أن تعفى،من رسم الملاحة الخاص،السفن والقوارب
« والمراكب التى لاتجاوز حمولتها القائمة ٣٠٠ طن تفريغي بشرط ألا تنقل
« مسافرين أو بضائع سبق تفريغها بقصد إعادة شحنها .

« وإلى جانب الأحكام المرصودة فى هذه المكاتبات المتبادلة وضع الطرفان
« فى الاتفاق المقارن لها أحكاما متممة لها ونخص بالذكر تلك التى تمكن
« للمصريين تمثيلا أوفى فى هيئة مستخدمي الشركة على ألا يترتب على ذلك أى
« مساس بأوضاع الخدمة العادية لموظفى الشركة الحاليين على اختلاف
« جنسياتهم .

« وإنى موقن بأن التدابير المتقدمة ستوثق العلاقات الودية التى تربط
« الحكومة والشركة كما أنها تحقق لمصر — الدولة المانحة للامتياز — مصلحة
« جديدة فى منشأة القناة التى تحرص كل من الحكومة والشركة على الاحتفاظ
« بنفعها شاملا كاملا .

« وبهذه المناسبة أود ، باسم الحكومة المصرية ، أن أشيد بذكر روح
« التعاون والتفاهم التى سادت مباحثاتنا كما أود أن أعبر عن عظيم تقديرى
« للجهود التى بذلتموها شخصيا والتى كانت عاملا قويا فى تحقيق الاتفاق
« المنشود بشأن جميع المسائل التى كانت محل بحث الطرفين .

« ومن جهتي ، يسرنى أن أبلغ جنابكم أن مجلس الوزراء قرر عرض
« الاتفاق برمته على البرلمان للمصادقة عليه وإعطائه بذلك قوة القانون .

« وتفضلوا ياجناب الرئيس بقبول فائق الاحترام »

تحريرا فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩

وزير التجارة والصناعة
إمضاء : ممدوح رياض

الأستاذ ممدوح رياض وزير التجارة والصناعة :

« يسرني أنه بعد درس تفصيلي لكافة النقط الواردة ببرنامج المحادثات
« التي أجراها الطرفان بروح مشبعة بحسن التفاهم والتقدير المتبادل قد وصلت
« الحكومة وشركة قناة السويس إلى اتفاق على كافة المسائل التي بحثناها
« معا .

« وفي أثناء تبادل وجهات النظر عرض للبحث أكمال أتاوة الـ ٣٠٠٠٠٠
« جنيه التي نص عليها في سنة ١٩٣٧ بأتاوة إضافية الغرض منها مراعاة
« للاقتصاد المصري من نصيب مطرد الأهمية في نشاط القناة . كما اتفق على
« أن الشركة تدفع في كل عام للحكومة مبلغا قدره ٤٥٠٠٠ جنيه مساهمة
« منها لصالح بلدية الاسماعيلية الجديدة ومبلغا قدره ١٠٠٠٠ جنيه نظير
« نفقات صيانة ترعة العباسية التي تنازلت عنها الشركة للحكومة .

« وقد رأت الحكومة والشركة في النهاية أن من الأفضل أن تستبدل
« اتاوة إجمالية سنوية بمعدل ٧ ٪ من الأرباح الاجمالية للشركة، بالأتاوات
« والاعانات المذكورة على أن يكون من المتفق عليه أن تدرج هذه الاتاوة
« في التزامات الشركة عن السنة المالية التي تدفع خلالها .

« لذلك تلتزم الشركة بأن تدفع للحكومة في أول يوليو من كل سنة
« ابتداء من سنة ١٩٤٩ ولغاية انتهاء الامتياز الحالي مبلغا مساويا لـ ٧ ٪ من
« الربح الاجمالي للسنة السابقة كما يظهر هذا الربح في حساب الاستغلال
« السنوي مقوما بالجنيهات المصرية ومربوطا بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية
« للمساهمين وتوافق به الشركة الحكومة ولن تقل هذه الأتاوة السنوية
« عن ٣٥٠٠٠٠ جنيه مصري ويجب ألا تزيد في أي حال عن مبلغ الربح
« الاجمالي .

« ولما كانت هذه الأتاوة تحل من الآن فصاعدا محل الأتاوة التي كانت
« تدفع منذ ١٩٣٧ فان ماسبق دفعه تحت الحساب خلال سنة ١٩٤٩ من
« حساب أتاوة الـ ٣٠٠٠٠٠ جنيه يخصم من المبلغ المستحق لأول مرة
« في أول يوليه سنة ١٩٤٩ .

« ومن جهة أخرى ورغبة فى تخفيف الأعباء المفروضة على الملاحة
« الصغيرة ستعفى من رسم الملاحة الخاص السفن والقوارب والمراكب التى
« لاتتعدى حمولتها القائمة ٣٠٠ طن تفريغي بشرط ألا تكون مقلة أى مسافر.

« وسينظم هذا الاعفاء بحيث لايسمح لسفينة أو قارب أو مركب معفى
« على النحو المذكور بأن يحل فى نقل البضائع عبر القناة محل سفينة أوقارب
« أو مركب خاضع لهذا الرسم الملاحى الخاص.

« وأخيرا أتشرف بابلاغ معاليكم أن مجلس الادارة قد وافق على تعيين
« خمسة أعضاء مصريين جدد فى المجلس يعين اثنان منهم فورا نظرا لوجود
« مقعدين خاليين بين أعضاء المجلس الفرنسيين والثالث يعين بمجرد خلو
« أول مقعد بالاستقالة أو الوفاة بين أعضاء المجلس الذين يمثلون أصحاب
« السفن من البريطانيين. والرابع والخامس منهم يعينان على التوالى
« فى ١٩٥٩ ، ١٩٦٤ .

« وسوف لايتخلف رئيس محلس الادارة عن مباحثة الحكومة مقدما
« فى شأن تعيين هؤلاء الأعضاء الخمسة الجدد.

« وستعرض هذه الأحكام الخاصة بمجلس إدارة الشركة لمصادقة الجمعية
« العمومية القادمة لمساهمى الشركة.

« وهناك اتفاق معقود إلى جانب هذه المكاتبات المتبادلة يتضمن طائفة
« من الأحكام لم يرد ذكرها هنا ، ولاسيما الأحكام التى تهيء للعنصر المصرى
« تمثيلا أوفى فى هيئة مستخدمى الشركة ، دون أن يترتب على ذلك أى مساس
« بأوضاع الخدمة العادية لموظفى الشركة الذين يعملون بها الآن أيا كانت
« جنسيتهم.

ويطيب لى أن أشيد بما أبديتموه معاليكم دائما من إدراك لمركز
شركتنا الخاص وبالجهود التى بذلتموها شخصيا للوصول إلى التفاهم المنشود.

وإنى لمغتبط بصفة خاصة إذ أرى أن مجمل النصوص التى اتفقنا عليها
والتى تصبح نافذة بمجرد مايقرها البرلمان. ستوثق الصلات التى تربط الشركة

بالاقتصاد المصري وستحقق للدولة مانحة الامتياز مصلحة جديدة فى الطريق الكبرى للمواصلات العالمية التى تحرص كل من الحكومة والشركة على السواء على الاحتفاظ بنفعها شاملا كاملا .

وتفضلوا معاليكم بقبول عظيم الاحترام .

تحريرا فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩

إمضاء

ف . شارل رو

وقد بينا فى الفصول المتقدمة موارد شركة قناة السويس الضخمة ، تلك الموارد التى جعلت الشركة لا تعرف ماذا تصنع بأموالها ، ومن الخطأ البين أن يتوقف تحديد الحصة السنوية للحكومة المصرية من صافى الدخل على مشيئة الجمعية العمومية للمساهمين وهى التى كثيرا ما تقر ميزانيات فيها مبالغة شنيعة في أبواب الصرف وتقليل متعمد لصافي الربح .

ونحن نرى أن الحكومة المصرية شريك فى الدخل العام نفسه ولها مصلحة فى أن تراقب أوجه الصرف وتقر ما ترى إقراره وترفض ما ترى رفضه ، حتى تحصل على حقها ولو فى حدود النسبة التى ارتبطت بها وهى السبعة فى المائة .

ونرى فى الوقت نفسه أن هذه النسبة تافهة ويجب أن ترفع إلى ١٥ ٪ على الأقل منذ الآن إلى أن ينتهى أجل الالتزام .

كما أنى أرى أن تتخذ قاعدة أخرى للمحاسبة فتحصل الحكومة المصرية على نسبة الـ ١٥ ٪ أو النسبة التى يتفق عليها من الدخل العام مباشرة وتكون هذه الحصة بمثابة تعريفة مقررة على حمولة كل سفينة تمر بالقناة من الشمال إلى الجنوب أو من الجنوب إلى الشمال ، وهذا كله يصح أن يكون موضوع مباحثة تبدأ فى الحال بين الجهة المختصة فى الحكومة المصرية وبين شركة قناة السويس .

الضرائب

تعتبر شركة قناة السويس شخص اعتبارى مصرى خاضع كغيره من المقيمين فى هـذه البلاد لقوانين الضرائب المعمول بها والتى تصدر من حين إلى آخر .

ومن عجب أن شركة قناة السويس تدفع ضرائب للحكومة الفرنسية ، وهذا خطأ كبير ، ذلك لأن القناة فى مصر والمال موظف فى مصر ، ومع ذلك لا نريد أن نتدخل فيما تدفعه الشركة المذكورة للحكومة الفرنسية أو لغيرها من الحكومات الأجنبية فهذا أمر يعنيها وحدها وإنما لا يصح أن يكون ذلك افتئاتا على حق الحكومة المصرية فى تحصيل الضرائب المستحقة لها عن نشاط الشركة التجارى والصناعى وكذلك الضرائب المستحقة قبـل حاملى الأسهم والسندات إذ أن حصصهم تستغل في مصر حتى وإن كانوا مقيمين فى الخارج ، والضرائب التى تستحق على دخل رجال الشركة ابتداء من رئيس مجلس الادارة إلى أصغر عامل أو موظف فيها بغض النظر عن الجنسية أو محل الاقامة ، إذ العبرة فى ربط الضريبة بموطن نشاط المؤسسة .

ومن مراجعة ميزانيات الشركة يتبين لنا أن الضريبة التى تحصل من الشركة تافهة ولا تتلاءم بأية حال مع أرقام الدخل الخيالية التى تظهر فى ميزانيات شركة قناة السويس ونحن نعرف حتى الآن أن شركة قنـاة السويس لا يوجد لها ملف كبير بمصلحة الضرائب كغيرها من سائر الممولين المقيمين فى هـذه البلاد ويظهر أن الشركة تكتفى فى كل سنة بارسال شيك بما تجود به ، إلى مأمورية الضرائب فى بورسعيد ، ولا تراجع فى أقلام حسابها ولسنا ندرى إلى متى تظل الشركة متهربة من أن تعامل كغيرها من سائر الممولين في هذه البلاد ، ونرى أنه لابد من أن تنشىء مصلحة الضرائب فوراً مأمورية لها فى مكاتب الشركة بالاسماعيلية وتزودها بعدد كبير من الموظفين لايكون لهم عمل آخر غير المسائل الضرائبية الخاصة بشركة قناة

السويس ، وهؤلاء يحتلون مبنى بداخل الشركة نفسها ويراجعون كل ورقة من أوراق الشركة وكل دفتر من دفاترها وكل بند من بنود الحساب بحيث لا تستطيع الشركة أن تتصرف بغير الحصول على اعتماد مأمور الضرائب المختص الموجود فى منطقة عملها ، ويصح أن يكون لهذا المأمور مندوبون فى فروع الشركة الأخرى ببور فؤاد وبور توفيق ، وبهذا فقط يمكن حصر الضرائب المستحقة على شركة قناة السويس وعلى موظفيها وعملائها وموردیها ومقاوليها وغيرهم وكل فرد أو مؤسسة يعامل شركة قناة السويس على أى نحو كان .

ولو نفذ هذا الاقتراح فانى موقن أن الدولة ستحصل من الشركة طبقا للقوانين القائمة الآن عشرة أضعاف الضريبة التى تحصلها فى الوقت الحاضر .

وفى الوقت نفسه يجب أن تحاسب الشركة عن الماضى ، اللهم إلا فيما سقط بمضى المدة وأى تلاعب فى الحساب يجب أن يؤدى بها إلى المحاكمة كغيرها من سائر عباد الله .

إننا ننتظر بفارغ صبر الوقت الذى ينتهى فيه الالتزام وتنفرد الدولة بموارد القناة وتحددها وتتصرف فيها كيف تريد ولكن حتى يحين هذا الوقت لابد من عمل شىء سريع لانقاذ كل ما يمكن إنقاذه والحصول على كل ما يستحق للدولة ولمنع التهريب الذى يجرى بسهولة وبصفة مستمرة .

الخلاصة

هناك مسائل كثيرة بعضها مالى والآخر يتعلق بالادارة أو باشراف الحكومة على الشركة ، وهذه المسائل يجب أن تصفى فى المدة المتبقية من الالتزام وذلك مفاداة لتعقيد الأمور بين الدولة والشركة حينما ينتهى أجل الالتزام ، وهذه مهمة ستناط بوزارة شئون قناة السويس وسنبينها تفصيلا فى القسم الثانى من أقسام هذا البحث إنشاء الله .

الباب الثالث

علاقة الشركة بالموظفين والعمال

فى حياة شركة قناة السويس، ظهرت مشكلات كثيرة بينها وبين موظفيها وعمالها ، وما فتئت هذه المشكلات مطروحة على بساط البحث ، فى المحاكم ولدى الجهات الادارية المختصة . ولا نستطيع فى بحث إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، إلا أن نشير إلي هـذه المشكلات ، لأنها ستظل تركة ترثها الدولة حينما تؤول إليها القناة ، ومن الخير أن تسوى قبل انتهاء أجل الالتزام .

وهناك خطأ شائع ، رددته أبواق الدعاية التى استأجرتها شركة القناة ، وأصبح هذا الخطأ عقيدة ، ليس من السهل أن تنتزع من نفوس الذين أضلتهم الدعاية ، إذ قالت لهم إن شركة القناة ، تعامل مستخدميها وعمالها معاملة سخية ، وليس لها ضريب فى المؤسسات الأخرى .

وفات أصحاب هذا الرأى أن يتنبهوا إلى أن الشركة ، حينما بدأت عملية حفر القنـاة لم تر فى المصرى إلا رجلا ، تهوى على ظهره سياط السخرة ، ويشتغل بأعمال الحفر ، ويموت فتطوى رفاته تحت أتربة الحفر ، حتي لقد بلغ عدد الضحايا عشرات من الألوف ، وكأنهم لا ثمن لهم ، وليست لهم حقوق آدمية .

ولما افتتحت القناة ، استبقت الشركة السخرة فى جوهرها ، وإن كانت سخرة اختيارية ، تعتمد على حاجة الضعاف ، والفقراء إلى القوت ، فاسترقت المصريين وسخرتهم فى أشق الأعمال ، وحرمتهم من جميع الحقوق والمزايا التى أعطتها للأجانب وللدخلاء بغير الحساب، وبقى المصرى فى نظرها إنسان متأخر ، حاجاته محدودة ، وأمانيه محدودة ، وكرامته مهدرة ، والأجنبى ،

أيا كانت ملته وكفايته ، حتى وإن كان قاطع طريق ، جاء من جزر البحر الأبيض المتوسط ، إنسان يتمتع بنظمها الاجتماعية ، وبما رضيت أن تجود به من حقوق ومزايا .

وهذه الحالة الصارخة ، استمرت عقدة نفسية عند الشركة ، ولم يستطع أحد أن يقاومها إلا بعد إلغاء الامتيازات الأجنبية ، وظهور التشريع العمالى فى هذه البلاد . ومع هذا لم تحفل بالتشريع وأتعبت الحكومات التى حاولت أن تنتزع للمواطنين بعض الحقوق والمزايا .

وفى سنة ١٩٤٨ ، قضى ضد الشركة بمساواة المصرى بالأجنبى فى جميع الحقوق والمزايا ، متى تساوى نوع العمل ومدة الخدمة .

وحاولت أن تهدم حجية هذا القرار النهائى الذى صار بمثابة حكم قضائى بالتآمر مع الذين أبرموا اتفاق ٧ من مارس سنة ١٩٤٩ ، إلا أنها لم تستطع أن تمس جوهر مبدأ المساواة . وبالرغم من ذلك تحدت التشريع المصرى والأحكام القضائية المصرية ، ومضت فى سياسة الحيف والافتئات على المصريين ، لا لسبب إلا لكى تحرمهم من التدرب على إدارة قناتهم والحلول محلها فى ذلك ، ولكى تقول فى الوقت المناسب إن المصريين لا يصلحون لادارة القناة .

فى فصول هذا الباب ، ومن واقع الملفات والأحكام التى صدرت ضد الشركة ، مانفذ منها وما لم ينفذ ، يهمنا أن نعرض سياسة الشركة ، فى حيدة تامة ، فلسنا متحاملين عليها ، ولا متجنين ، ونحن نؤكد ما قلناه من قبل إن مسألة إدارة قناة السويس ، فى نظرنا ، ليست وظائف ينالها عدد من الموظفين أو العمال ، وإنما هى مسألة مبدأ ، مسألة المصرى الذى يعمل فى الشركة ، ويعيش حتى الآن غريباً فى بلاده ، وسيثبت أنه لا يوجد سبيل لتقويم هذا العوج إلا بتصفية الشركة وحلول الحكومة المصرية محلها فى إدارة القناة .

الفصل الأول

المصرى غريب فى بلاده

لا نجد فى جداول الشركة ما يدل على أنها استخدمت فى أول عهدها مصريا واحداً ، وإنما كان يتم اختيار الموظفين فى أوروبا ، وأما أبناء البلاد فقد استخدم عدد منهم كعمال لمزاولة الأعمال التى لا طاقة للرجل الأبيض على القيام بها .

وتعترف الشركة صراحة بأن أجر المصرى ، ما كان يزيد على خمسين فى المائة من أجر العامل الأوروبى ، حينما يستوى نوع العمل ومدة الخدمة . وذلك عدا المزايا التى كان ينفرد بها الأوروبى كالسكن المجانى ، والعلاج ونحو ذلك ، ويتمتع بهذه المزايا دون المصرى حتى وإن تم اختيار الأوروبى محليا ، من بين اليونانيين وغيرهم من المتمتعين بحماية الدول الأجنبية .

ويحاول شارل رو (الأب) أن يجد مبرراً لهذا الاجحاف بالنسبة للمصرى ، قائلا إن المصرى لا يحتاج للانفاق فى معيشته لما يحتاج إليه الأوروبى فى الملبس والطعام وهكذا ، وأعد جداول نشرها فى مؤلفه ، وقارن فيها بين حياة المصرى وحياة زميله لأجنبى(١) .

* * *

ويجب أن نذكر جيدا هذه المرحلة من تاريخ مصر ، فيومئذ كانت البلاد ترسف فى أغلال الاحتلال الأجنبى ، وكانت مصفدة بامتيازات أجنبية شديدة الوطأة ، فالمصرى لم تكن له حكومة تستطيع أن تحميه من ظلم الأجنبى

---

(١) شارل رو : برزخ وخليج السويس ، جزء ٢ صفحة ٢٤٢ .

والدخيل ، حتى كان يقتل فى الطريق العام بيد الأجنبي ، ولا يستطيع رجال الأمن أن يقبضوا على القاتل إلا بترخيص من القنصل التابع له . ولذلك لم يكن عجبا أن رأت شركة قناة السويس وقتئذ ، أن المصرى يستطيع أن يكتفى بجلباب ، وأن يعيش على كسرات من الخبز ، وأنه ليس بحاجة إلى تعليم بنيه ، ومن باب أولى لا يحتاج إلى خادم ، وإنما يخدم فى بيت الأجنبي .

وظلت التفرقة في المعاملة زمنا طويلا ، على الرغم من تطور حياة البلاد سياسيا واجتماعيا . ولما ألغيت الامتيازات الأجنبية ، وارتفعت الصيحات مطالبة بنسبة من وظائف الشركة المصريين ، تظاهرت شركة قناة السويس بأنها تتجاوب مع الشعور العام ، ولكنها كانت بارعة في الحصول على الجنسية المصرية بالوسائل الدنسة لعدد من موظفيها الأجانب من يهود وأرمن ويونانيين مثلا ، وثمة عدد آخر من الدخلاء الذين يحسبون علينا ظلماً وعدواناً ، ونعني بهم أحفاد الفينيقين من الانتهازيين ، ووجوههم وأسماؤهم تدل عليهم ، وحتى سنة ١٩٤٩ ، بقيت نسبة هؤلاء أنفسهم محدودة .

فى سنة ١٩٤٦ ، كانت وظائف مرشدى السفن ، وهى أهم الوظائف مقسمة بنسبة الثلث للبريطانيين ، والثلث للفرنسيين والثلث الباقى لمختلف الجنسيات ، ثم ارتفعت نسبة البريطانيين والفرنسيين على حساب الجنسيات الأخرى . وكان عدد المرشدين مائة وثلاثين .

وأما الوظائف الأخرى ، فأهمها وظائف الادارة العامة ، ومعها السكرتارية العامة ، والحسابات والمستخدمين ، وقسم القضايا ، والادارة الفنية ، والأسهم والسندات ، وكلها موجودة في باريس ، وليس للمصريين فيها أدنى نصيب حتى الآن ، وتبعاً لذلك تعتبر شئون الشركة الكبرى سرا بالنسبة لهم ولحكومة بلادهم إلى وقتنا هذا ، أعني أنهم غرباء بالنسبة لقناتهم !!

وأما الوظائف الموجودة فى مصر ، فيشغل أهمها وأكثرها فرنسيون ، ثم أجانب من جنسيات مختلفة .

وكانت الشركة قد أبرمت اتفاقا مع الحكومة المصرية فى سنة ١٩٣٧ ،

تعهدت فيه باعطاء المصريين نصيبا من الوظائف ، ولكنها اقتصرت على الوظائف الصغيرة ، وقدمت المتمصر على المصرى ، والمصرى نفسه روعى فى اختياره للأعمال الكتابية التافهة أن يكون فرنسى النزعة ، متخرجا من مدارس الجزويت ، ومستعدا لأن يذوب فى جو الشركة الفرنسى . وعلى الرغم من أن الحرب العالمية الماضية حرمت الشركة من عدد من مستخدميها الأجانب واضطرتها لأن تستخدم بعض المصريين ، فقد ظل هؤلاء بعيدين عن قسم الملاحة المحوط بالسرية ، واكتفى باسناد الوظائف الصغيرة إليهم ، ومن مجموع الوظائف التى بلغت فى سنة ١٩٤٦ أربعمائة وثمانية وأربعين وظيفة ، كان عدد الفرنسيين مائتين وخمسة وأربعين ، وعدد المصريين مائة وأربعة ، أى بنسبة ٢٥ ٪ وبلغ عدد الوظائف فى مكتبى باريس ولندن ٢٠٢ ، لا يشغل المصرى واحدة منها .

* * *

ونحن لا ننكر على الشركة أنها سخية فى معاملة موظفيها ، وإنما المنتفعون بهذا السخاء هم الأجانب ، وقلة نادرة من أبناء البلاد .

* * *

وكان العمال المصريون فى شركة قناة السويس أسوأ حظا من الموظفين ، فقد وضعت الشركة فى سنة ١٩١٩ ، لائحة بينت فيها الحقوق والمزايا التى يتمتع بها عمالها ، ولكنها حرمت الفريق الأكبر من المصريين من الانتفاع بمزايا تلك اللائحة ، إذ ابتدعت نظاما من شأنه ألا تعترف لعامل بالتبعية لها إلا إذا كان مدرجا فى سجلاتها ، ولا يدرج فى هذه السجلات إلا العمال الذين تسميهم بالمثبتين . وبذلك تستطيع أن تدخل من تشاء فى رحمتها ، وتحرم من تشاء من جميع الحقوق والمزايا .

وادعت الشركة أن الذين حرمتهم لا يتبعونها ، وأنهم عمال المقاولين ، ولم يكن هؤلاء إلا ستاراً بينها وبين العمال .

وحاول العمال أن يتخلصوا من هذه الحالة الشائنة فلجأوا إلى الاضراب

فى سنة ١٩٣٨ ، وظلوا يكافحون إلى أن صدر القانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٤١ ، الذى تشكلت فى ظله نقابات عمال الشركة ببورسعيد والاسماعيلية والسويس، واتحدت النقابات الثلاثة فى هيئة رابطة .

وتقدم العمال بالطرق القانونية بمطالبهم ، التى مرت بمراحل متعددة ، ولم تحل مشكلاتهم بعد .

وما زالت حالات التمييز ظاهرة بين المصرى والأجنبى ، على نحو مثير وجارح للكرامة ، ولا يستطيع الموظف المصرى أن يعمر فى الشركة ، إلا إذا روض على منافقة رجال الشركة الأجانب ، وعرف كيف يضغط على ضميره الوطني ، ونسى أنه يشتغل فى مصر ، وعاش فى الجو الفرنسى وامتزج به ، واستطاع أن يؤدى الخدمات التى تطلب منه ، ولو على حساب مواطنيه .

وهناك قلة نادرة ، تشعر بالغيرة الوطنية والعزة القومية ، وهذه القلة لا تستطيع أن تظهر علنا ، وإلا طردت من رحمة الشركة .

وعلى الجملة ، نستطيع أن نقرر أنه على الرغم من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وهو اتفاق أعرج ، ما زالت الشركة أجنبية لحماً ودما ، وما زال المصرى فيها غريباً فى بلاده .



الفصل الثانى

نظام سنة ١٩١٩

لما كانت اللائحة التى وضعتها الشركة لعمالها فى سنة ١٩١٩ ، هى بيت القصيد فيما قام من خلاف بينها وبين عمالها ، فقد رأينا أن نأتى هنا بنصها الكامل :

الباب الأول — قواعد عمومية

بند ١ — يسرى مفعول هذا القانون على العمال ، وشبه العمال المقيدين فى سجلات الشركة . والمراد بشبه العمال ، الخدم والتمرجية ، والبحارة والخفراء الخ .

بند ٢ — يعتبر كادر عمال الشركة لاغيا ، ويبطل تطبيقه على جميع عمال الشركة المقيدين فى جداولها ، بعد تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٨٩٩ .

غير أن العمال السابق قيدهم فى سجلات عمال الشركة لغاية التاريخ المذكور يستمرون على السير بمقتضى القوانين السابق العمل بها بشأنهم خاصة .

بند ٣ — لاتسرى أحكام هذا القانون على العمال الموقتين الغير مقيدين فى جداول الشركة المستخدمين بصفة وقتية بحسب مقتضيات الأشغال والشركة لاتتقيد نحوهم بغير التعهدات الناشئة عادة عن شروط الخدمة بالأجرة.

بند ٤ — لايمكن قيد العامل على جداول الشركة (تثبيته) ألا متى توفرت فيه الشروط الآتية :

أولا : أن يكون عمره ٢١ سنة على الأقل و٣٥ سنة على الأكثر .

ثانيا : أن يقرر اثنان من أطباء المصلحة بعد الكشف عليه طبياً أنه لائق للخدمة ويجوز بصفة استثنائية أن يعرض للتثبيت العمال أصحاب الفنون بدون مراعاة السن المحدد للقبول .

بند ٥ — يجب على كل عامل مطلوب تثبيته :

أولا : أن يقدم قبل ذلك شهادة ميلاده أو شهادة رسمية تقوم مقامها .

ثانيا : أن يقدم صحيفة سوابقه أو مستند رسمي يقوم مقامها .

ثالثا : أن يوقع على وثيقة التعهد المرفقة صورتها بهذا القانون .

بند ٦ — مدة خدمة العامل تحسب من تاريخ تقييد اسمه فى الجداول . فاذا كان للعامل مدة قضاها فى خدمة الشركة قبل تاريخ التقييد بصفة عامل ومقيد فى سجلات إحصائية العمال قبل أول يناير سنة ١٩٠٠ فيمكن إضافة هذه المدة عند الاقتضاء على الخدمة من تاريخ التقييد .

يدخل فى حساب المعاش أو الاعانة مدة خدمة العامل بصفة عامل مؤقت بعد سن الثالثة والعشرين وبعد خصم السنتين الأول منها .

بند ٧ — للشركة الحق فى الاستغنا عن العمال المقيدين حسب مايوافقها ومتى شاءت وذلك بواسطة إعلانهم قبل تاريخ الاستغنا بشهرين .

العمال الذين توفرهم الشركة يمنحون مكافأة قدرها ١٥ يوم من مرتبهم عن كل سنة تحسب فى المعاش مع اعتبار السنة التى تبتدىء سنة كاملة .

فى حالة الرفت أو الاستعفا لايكون للعمال الحق أى مكافأة . وإذا توفر فى العمال الذين يرفتون بطريق الاستغناء شروط الباب الخامس من هذا القانون فيكون لهم الحق فى معاش أو إعانة . وفى هذة الحالة لايكون لهم الحق فى أى مكافأة توفير .

يحال العمال إداريا على المعاش ويمنحون المعاش المنصوص عنه بالبند ٤٥ الآتى : متى بلغوا الستين من العمر .

الماهيات والأجور

الفقرة الأولى — صرف الماهيات

بند ٨ — تدفع ماهيات العمال بواقع اليوم أو الساعة حسب نوع الشغل ويتقاضون راتباً مساوياً لعدد الأيام أو الساعات التى اشتغلوا فيها .

بند ٩ — فيما عدا ظروف استثنائية تقتضيها دواعى المصلحة ويبلغ عنها من يهمهم الأمر فان يوم الشغل عبارة عن ثمان ساعات والأسبوع ستة أيام عمل .

بند ١٠ — العمال الوارد أسماهم فى سجلات إحصائيات الشركة قبل تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٨٩٩ تدفع ماهيتهم بالشهرية .

فاذا اقتضى الحال تجزئة الماهية الشهرية فتعتبر يوميته جزأ من ثلاثين من الراتب الشهرى والساعة جزأ من ثمانية من أجره اليومى .

تدفع الماهية آخر كل شهر . وكل زمن يضيعه العامل سدى يخصم قيمته من ماهيته .

بند ١١ — تمنح العلاوات للعمال بطريق الانتخاب أو الأقدمية ففى حالة الانتخاب تمنح العلاوة بعد مدة لاتقل عن سنتين وفى حالة الأقدمية بعدمدة لاتقل عن ثلاث سنوات تمضى من تاريخ دخول العامل الخدمة أو تاريخ العلاوة الأخيرة .

الفقرة ٢ — بدل خصوصى

بند ١٢ — يمنح العمال بدل خصوصى نظير بدل سكن لهم ولأعضاء عائلاتهم المكلفين بها .

يحدد قيمته و كيفية صرفه بمعرفة مجلس الادارة بناء علي طلب المدير العام للشركة .

أعضاء العائلة المنوه عنها بهذا البند تشمل الزوجة الشرعية المقيمة عادة مع زوجها فى سكن واحد والأولاد الشرعيين المعترف بهم أو المتبنين شرعياً وأولاد الزوجة لغاية بلوغهم السنة الثامنة عشرة كذا البنات الشرعيات المعترف بهن أو المتبنيات شرعا وبنات الزوجة لغاية زواجهن على شرط الاقامة مع آبائهن فى القطر المصرى و كل شخص تصادق الادارة العمومية على اعتباره ضمن عائلة العامل المكلف بها بناء على طلب مجلس حسبى الشركة .

الفقرة — ٣ الراحة الأسبوعية — أيام العطلة

بند ١٣ — ورش الشركة ودوائر أعمالها فضلا عن يوم الراحة الأسبوعى تعطل فى أيام الأعياد الآتى بيانها إذا سمحت الأشغال بذلك .

أول يناير	أول يوم عيد الأضحى
عيد الفطر رمضان	يوم ١٥ أغسطس
يوم أول نوفمبر	يوم ٢٥ ديسمبر

الفقرة ٤ — بدل السفرية

بند ١٤ — إذا كلف العامل بمأمورية تستدعى انتقاله فيمنح بدل سفرية يعادل ٦٠ فى المائة من مرتبه . فاذا كانت المأمورية أقل من ٢٤ ساعة فهذا البدل يجزأ إلى ثلاثة أجزاء كل جزء ٢٠ فى المائة بنسبة كل طعام يتناوله ومبيت ليله .

بند ١٥ — العمال أصحاب الدرجات العالية الذين يعينون بمقتضى كشف يحرر بمعرفة مجلس رؤساء الشركة وتعتمد الادارة العمومية لهم الحق بالسفر

فى الدرجة الثانية فى القطر المصرى عند انتقالهم فى أشغال مصلحية أو غير مصلحية متى كانت هذه الأشغال الأخيرة تخول لهم الحق فى الاستيلاء على مصاريف سفر .

وفى كل الأحوال التى يخول فيها القانون دفع مصاريف سفر لعائلات العمال فان عائلات طبقة العامل البادية الذكر لها الحق فى السفر فى الدرجة الثانية على الخطوط المصرية .

هذه الشروط قاصرة على السفر على الخطوط المصرية ولا تسرى على السفر إلى خارج القطر أو تكسب العمال المنتفعين بها حق القبول فى المستشفيات فى درجة أعلى من الدرجة المنصوص عنها بالبند ٤٢ .

الفقرة ٥ — حصة العامل فى الأرباح

بند ١٦ — عمال الشركة وشبه العمال يمنحون حصة نظير مقاسمة فى الأرباح .

وهذه الحصة التى تحدد طبقاً للقواعد المتبعة فى ذلك نحو المستخدمين يعمل حسابها ويضرب المرتب السنوى الآتى بيانه فى عدد السنين المحتسبة ويضرب الحاصل فى الرقم الذى تحدد لحصة المستخدمين فى أرباح ٢ ٪ .

ونصف المبلغ الناتج يدفع فقط إلى صاحب الشأن سنوياً والنصف الآخر يبقى بطرف الشركة ويدفع إلى صاحب الشأن مضافاً إليه فوائده السنوية عند إحالته على المعاش أو إلى ورثته فى حالة الوفاة .

العمال الذين يتركون خدمة الشركة لأسباب لا تؤهلهم للمعاش أو للاعانة ليس لهم الحق فى الاستيلاء على المبالغ المتجمدة طرف الشركة من نصف حصتهم فى الأرباح .

والمبالغ المتخلفة لدي الشركة بهذه الكيفية والتى تدخل فى حكم الفقرة السابقة تضاف على فوائد حصص جميع المستحقين الآخرين فى بحر السنة .

المرتب الذى يحتسب لتقدير الحصة فى الربح هو المرتب الناشىء عن العمل الحقيقى بواقع الساعة أو الذى يحتسب لتأديته مصاريف متفق عليها. ويصرف المرتب عن مدة المرض. ولا يدخل ضمن المرتب البدل الخصوصى أو مصاريف الانتقال من محل لآخر أو من مركب لآخر أو الاقامة للعمل على القنال أو أية مبالغ أخرى لا تدفع للشغل الحقيقى بذاته.

عدد السنين التى تحسب لتقدير هذه الحصة لا يمكن بأى حال أن تتعدى الثلاثين سنة. وتعين كالآتى:

(ا) لعمال الكادر بواقع عدد السنين الواردة على الاحصائية السنوية.

(ب) للعمال المثبتين بواقع مدة الخدمة الواردة على الاحصائية السنوية ويدخل ضمنها عدد سنين الخدمة ظهورات التى تحتسب فى المعاش.

المدد التى تقل عن اثنى عشر شهرا لا تحسب. غير أنه عند الانقطاع عن العمل فى بحر السنة بداعى الاحالة إلى المعاش أو الوفاة فيعمل حساب الحصة بنسبة عدد الأشهر التى اشتغلها العامل فى هذه السنة مع مراعاة أن كل شهر بدأ يحسب شهراً كاملا.

الباب الثالث

الاجازات ورخص التغيب

الفقرة الأولى — قواعد عمومية

بند ١٧ — يمنح العمال أجازات ورخص تغيب متى سمحت الأشغال بذلك

بند ١٨ — الأجازات على ثلاثة أنواع:

أجازات دورية قانونية وأجازات بدون راتب أو رخص تغيب وأجازات مرضية.

الفقرة ٢ — الأجازات الدورية القانونية

بند ١٩ — يمنح أجازات قانونية دورية بالشروط الآتية :

بند ٢٠ — لكل عامل الحق فى ١٥ يوم أجازة بماهية كل سنة وذلك بعد تقييد اسمه فى جداول الشركة بسنتين .

وهذه الأجازات يمكن تجميعها إذا شاء العامل لمدة ثلاث أو أربع أو خمس سنوات على الأكثر ليتمكن بهذه الطريقة من السفر إلى بلده الأصلى . وفى هذه الحالة للعمال الأوروبيين الحق فى ١٥ يوم زيادة بنصف راتب نظير مسافة السفر .

بند ٢١ — لكل عامل تجمعت له أجازات دورية لمدة ثلاث أو أربع أو خمس سنين الحق فى المصاريف الآتى بيانها .

أولا : مصاريف سفره شخصياً فى الدرجة الثالثة ذهاباً وإياباً :

ثانياً : مصاريف سفر امرأته فى الدرجة الثالثة ذهاباً وإياباً .

ثالثاً : مصاريف سفر أولاده ذهاباً وإياباً درجة ثالثة بواقع التعريفة المناسبة لأعمار الأولاد المذكورين .

لفظة الولد تشمل الأولاد الشرعيين المعترف بهم أو المتبنين شرعا وأولاد الزوجة لغاية بلوغهم الثامنة عشر من العمر وكذا البنات الشرعيات المعترف بهن أو المتبنيات شرعاً وبنات الزوجة لغاية زواجهن .

إذا سافرت الزوجة أو الأولاد إلى وجهة غير التى يقصدها العامل فمصاريف سفرهم تدفع بواقع الجهة التى قصدوها ولا يجب فى أى حال من الأحوال أن تتعدى هذه المصاريف القيمة التى كانت تصرف لهم فيما لو رافقوا العامل فى سفره .

مصاريف السفر أو المصاريف الاضافية المذكورة لاتمنح إلا إذا كان سفر الزوجة أو الأولاد فى الذهاب والاياب يتم فى مدة لاتتجاوز ١٢ شهراً من التاريخ الذى تحدد لسفر العامل بالاجازة .

بند ٢٢ — مصاريف السفر عبارة عن القيمة التى تصرف لانتقال العامل من محل إقامته إلى الجهة التى يقصد تمضية أجازته فيها باعتبار أنها بلده الأصلى وبالعكس . وعلى كل حال لا يمكن أن تتعدى هذه المصاريف مصاريف السفر من محل الاقامة إلى باريس وبالعكس .

بند ٢٣ — مصاريف سفر الذهاب تدفع للعامل وقت سفره .

بند ٢٤ — راتب العامل يدفع لنهاية الخمسة عشر يوماً التى تكون قد بدأت وقت سفره بالأجازة .

ويجوز أن يصرف إليه مقدما مبلغاً من الراتب الذى يستحقه مدة الأجازة .

بند ٢٥ — مصاريف السفر لم تمنح إلا بقصد تسهيل سبل تمضية الأجازة للعامل فهى والحالة هذه لا تصرف إليه إلا لهذه الأجازة .

فاذا لم تستعمل لأى سبب من الأسباب لهذه الغاية وجب على العامل ردها.

بند ٢٦ — إذا انقطع العامل الذى له حق فى الأجازة عن الشغل لسبب غير الرفت من الخدمة أو إذا توفى ولم يتمتع بأجازته فان الادارة العمومية تدفع من باب الرعاية وبدون أن يترتب على ذلك أى حق إلى العامل أو الأشخاص الذين كانوا فى كنفه مبلغا يعادل قيمة الراتب الذى كان يستحقه مدة أجازته .

الفقرة ٣ — الأجازات التى بدون راتب أو رخص التغيب

بند ٢٧ — يمكن التصريح بأجازات تغيب بدون راتب وبدون مصاريف سفر لدواع استثنائية .

الفقرة ٤ — الأجازات المرضية

بند ٢٨ — يمنح العمال أجازات مرضية ومصاريف سفرهم ذهاباً وإياباً

إذا قررت لجنة الشركة الطبية أن حالة العامل تقتضى هذا السفر ، ويوضح على الشهادة الطبية مدة الأجازة المرضية اللازمة للعامل .

إذا دعت الظروف (لأسباب المرض والعائلة الخ) فيمكن منح العمال جزأ أو كل رواتبهم عن مدة لا يجب فى أى حال أن تتعدى الثلاثة شهور .

بند ٢٩ — مع الاحتفاظ بنصوص البند ١٥ مصاريف السفر فى الذهاب والاياب تحسب بواقع الدرجة الثالثة . غير أنه يجوز احتساب هذه المصاريف بواقع الدرجة الثانية فى السكك الحديدية وبواقع أقل الدرجات ثمناً تحت الظهر على البواخر بشرط أن يقرر الحكيم بشهادة طبية ضرورة ذلك فى الذهاب والاياب وأن يقدم العامل شهادة طبية أخرى بهذا المعنى .

تذكرة السفر تسلم إلى العامل وقت سفره وعند العودة عليه إثبات الدرجة التى سافر فيها بالتأشير على ورقة أجازته من الشركة التابعة لها الباخرة التى ركبها .

بند ٣٠ — لدى عودة العمال المصرح لهم بأجازات مرضية يجب الكشف عليهم طبيا بمعرفة طبيب المصلحة قبل استلام أشغالهم .

الفقرة ٥ — امتداد الأجازات أو رخص التغيب

بند ٣١ — يمكن بصفة استثنائية امتداد الأجازات ورخص التغيب . إذا كان امتداد الأجازة ناشئاً عن حالة العامل الصحية أو عن مرض أحد أفراد عائلته اللازم رجوعه معه فى القطر المصرى فيمكن منح العامل عند إبرازه شهادة طبية دالة على ذلك ولمدة ثلاث شهور على الأكثر جزأ من راتبه لا يتعدى فى أى حال نصف هذا الراتب .

ويمكن انتداب أحد الأطباء لعمل المعاينة التى يقتضيها الحال .

وفى جميع الأحوال الأخرى امتداد الأجازة أو رخص التغيب تكون بلا راتب وطلب امتداد الأجازة يجب أن يقدم إلى الرئيس التابع إليه العامل .

بند ٣٢ — يعطى إلى العامل وقت سفره بالأجازة ورقة أجازة مبيناً فيها المدة والشروط والحالة المالية والمبالغ التى يمكن صرفها إليه مـدة الأجازة أو الغياب بالاذن .

بنـاء على طلب العامل رئيس الشغل يمكنه أن يرسل إليه مـدة الأجازة الراتب الذى يستحقه ومصاريف سفر الرجوع . ويجوز صرف جزء من مصاريف الرجوع قبل سفر العامل .

بند ٣٣ — كل عامل تصرح له بأجازة أو رخصة تغيب ولم يعد لاشغاله بعد انقضاء المدة المقررة أو بعد انتهاء امتداد الأجازة التى يكون قد تصرح له بها حينئذ يشطب اسمه من جداول الشركة ولا يقبل منـــه الاحتجاج بأن مصاريف العودة لم تصله فى الوقت اللازم إذا هو أهمل طلبها فى ميعاد كاف .

بند ٣٤ — على كل حال العامل الذى يتأخر ثلاثة شهور عن التاريخ المحدد لعودته واستلام أشغاله يشطب اسمه من جداول الشركة إداريا ولا يمكن إعادته إلى العمل إلا بعد تقديم أسباب مبررة لهذا التأخير .

بند ٣٥ — يراعى فى تقديم سنى خدمـة العامل أن الأجازات المتجمعة وأجازات التغيب المصرح بها بلا راتب لا تحسب له إلا بواقع ثلاثة شهور على الأكثر فى كل ثلاث سنوات .

بند ٣٦ — إذا توفرت فى العامل الشروط اللازمة للحصول على أجازة مرضية فى سنة له فيها الحق فى الأجازة القانونيـــة فهذه الأجازة تحل محل الأجازة المرضية .

غير أنه يمكن معاملة العامل بحسب نصوص البند ٢٩ .

الباب الرابع

المعالجة

بند ٣٧ — العمال وأفراد عائلتهم المكلفين بهم يعالجون مجاناً بمعرفة أطباء الشركة في القطر المصري . ويعالج العمال إما فى منازلهم أو فى مستشفيات بورسعيد أو الاسماعيلية أو السويس مع مراعاة نصوص البندين ٣٩و٤٢ .

بند ٣٨ — العمال وعائلاتهم المكلفين بها لهم فضلا عن المعالجة بواسطة أطباء الشركة الحق فى الأدوية الوارد بيانها على الكشف المحرر بمعرفة الادارة العمومية .

وتصرف هذه الأدوية من محلات العيادة بمقتضى إذن الأطباء .

بند ٣٩ — فى حالة انقطاع العامل عن الشغل بسبب أمراض ناشئة عن الافراط أو المشاجرات الاختيارية فلا يحسب له راتب .

ومصاريف دخولهم المستشفى تكون على حسابهم .

بند ٤٠ — في حالة الانقطاع عن العمل بسبب أمراض وبائية أو جراح أصابت العامل أثناء تأدية وظيفته أو أمراض نشأت عن الشغل فيدفع إلي العامل راتبه بالكامل إذا عولج فى منزله .

بند ٤١ — العمال المصابون بأمراض أو بجراح ناشئة عن أسباب غير الأسباب الواردة بالبندين المتقدمين لهم الحق فى ثلاثة أرباع رواتبهم إذا عولجوا فى منازلهم .

بند ٤٢ — العمال الذين يعالجون فى المستشفيات فى الصالة العمومية على حساب الشركة يخصم منهم ٢٥ فى المائة من راتبهم اليومى . ولا يجب أن تتعدى قيمة الخصم أجرة الدرجة القانونية المقبولين فيها .

بند ٤٣ — إذا دعت الحال لارسال أحد العمال للمعالجة فى غير دائرة القنال فان مدة الاقامة ومصاريف السفر تتقرر طبقاً لرأى أطباء الشركة .

بند ٤٤ — تسرى أحكام البندين ٤٢ و٤٣ على أعضاء العائلة المكلف بها العامل ويعاملون أسوة بالعمال أنفسهم أى المعالجة بالدرجة الثانيـة فى الصالة العمومية بمستشفى سان فنسان دى بول أو بالدرجة المماثلة لها فى المستشفيات الغير تابعة للشركة .

ولا تزيد قيمة خصم مصاريف العائلة بالمستشفى مهما بلغ عدد أفرادها فى وقت واحد عن ٥٠ فى المـاية من مرتب العامل وبدون أن يتعدى هذا الخصم أجرة الدرجة القانونية المقبولين فيها مضروبة فى عدد الأشخاص الذين تحت المعالجة .

الباب الخامس

معاشات التقاعد والاعانات

الفقرة الأولى — الظروف التى يبنى عليها منح المعاشات أو الاعانات

بند ٤٥ — العمال الذين لهم ٢٥ سنة خدمة حقيقية أو أكثر متصلة أو متقطعة والعمال الذين تزيد عمرهم عن ٥٥ سنة مهما كان مقدار مدة الخدمة لهم الحق عنـــد تركهم خدمة الشركة فى معاش تقاعد يسوى حسابه طبقاً لنصوص البند الآتى بيانه .

وهـذا الحق يشمل العمال الأوروبيين بعد عشرين سنة خدمة حقيقية متصلة أو متقطعة .

مهما كان مقدار مدة خدمة العامل فى حالة الاصابة بعاهة مستديمة تجعله غير صالح للخدمة ويثبت أنها نشأت عن جراح أصيب بهـا فى الشغل أثناء تأدية وظيفته فيمنح معاش تقاعد تعين قيمته بقرار خاص .

بند ٤٦ — إذا أصيب العمال الذين لم تتوفر فيهم شروط السن ومدة الخدمة المنصوص عنها بالبند السابق ولهم ثلاث سنوات على الأقل خدمة حقيقية متصلة أو متقطعة بأمراض تجعلهم غير صالحين للخدمة نشأت عن عاهة أو جراح أو أمراض مزمنة يمكن منحهم إعانة سنوية بحسب نصوص البند ٥٢ الآتى . ويستثنى من ذلك الأمراض التى تنشأ عن فساد الأخلاق وسوء التصرف .

وإذا ثبت أن عدم صلاحية العامل للشغل نشأت عن مرض اعتراه أثناء تأدية وظيفته بسبب الشغل فيسوي حساب معاشه بقرار خصوصى مهما تكن مدة خدمته .

بند ٤٧ — يضاف على معاش التقاعد أو الاعانة السنوية الشخصية المنصوص عنها بالبند ٤٥ و ٤٦ المتقدمين اعانة اضافية برسم أعضاء عائلته على الترتيب الآتى :

٢٠ فى المـاية من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان فى حيازة العامل شخص واحد .

٣٠ فى المـاية من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان فى حيازة العامل شخصان ، ٤٠ فى المـاية من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان فى حيازة العامل ثلاثة أشخاص .

٥٠ فى المـاية من المعاش أو الاعانة الشخصية إذا كان فى حيازة العامل أربعة أشخاص أو أكثر .

أعضاء العائلة المنوه عنهم بهذا البند تشمل الزوجة الشرعية التى تكون عادة فى معيشة زوجها والأولاد الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة أو بدون تحديد للعمر إذا كانوا من ذوى العاهات وعلى العموم جميع الأشخاص المكلف العامل بمعيشتهم واعتبرتهم الشركة ضمن عائلته قبل انقطاعه من العمل .

بند ٤٨ — المعاشات والاعانات الممنوحة للعمال أو لورثتهم تدفع عند الاستحقاق فى نهاية كل ثلاثة شهور .

بند ٤٩ — إذا توفى العامل وهو فى الخدمة فنصف المعاش الذى كان يستحقه ليوم وفاته أو نصف الاعانة السنوية الشخصية التى كان يستحقها بالنظر إلى مدة خدمته يمكن منحه للأشخاص المكلف بهم العامل بالنسبة التى تقررها الادارة العمومية لكل منهم . وفضلا عن ذلك يمكن تطبيق نصوص البند ٤٧ بالنظر لأعضاء العائلة ولا يشمل هذا التطبيق سوى أعضاء العائلة السابق اعتمادهم للعامل بدون زيادة .

إذا كانت وفاة العامل بسبب جراح أصيب بها أثناء تأدية وظيفته وثبت أنها نشأت عن الشغل أو عن مرض تحقق وقوعه بأسباب الشغل فيعين بقرار خصوصي مقدار الحصة التى تمنح لأعضاء عائلة المتوفى سواء فى المعاش أو الاعانة وطريقة تقسيمها عليهم بحسب ماهو منصوص لكل منها فى الفقرة الأخيرة من بند ٤٥ وبند ٤٦ .

بند ٥٠ — إذا توفى عامل من أرباب المعاشات أو الاعانات السنوية فيعامل أعضاء عائلته بحسب نصوص البند ٤٩ ويراعى فى تقدير مايعين لهم قيمة المعاش أو الاعانة التى كانت مربوطة للمتوفى .

بند ٥١ — تاريخ انتفاع عائلة المتوفى وهو فى الخدمة بالمعاش أو الاعانة أو المتوفي بعد احالته على المعاش يبدأ ثاني يوم للوفاة .

الفقرة ٢ — أجزاء المعاش أو الاعانة

بند ٥٢ — يعتمد الجدول الآتى لحساب أجزاء المعـاش أو الاعانة أن المضروب فيه لا يجب أن يتعدى ٢٥ :

مرتب العامل الأخير	قيمة المعاش او الاعانة عن كل سنة	مرتب العامل الأخير	قيمة المعاش او الاعانة عن كل سنة	مرتب العامل الأخير	قيمة المعاش او الاعانة عن كل سنة	مرتب العامل الأخير	قيمة المعاش او الاعانة عن كل سنة
قرش صاغ		قرش صاغ		قرش صاغ		قرش صاغ	
٢٠	٢٠٧ر٦	٣٥	٣٠٠	٥٠	٣٦٩ر٣	٦٥	٤٣٣ر٨
٢١	٢١٥ر٢	٣٦	٣٠٤ر٩	٥١	٣٧٣ر٦	٦٦	٤٣٨ر١
٢٢	٢٢٢ر٨	٣٧	٣٠٩ر٨	٥٢	٣٧٧ر٩	٦٧	٤٤٢ر٤
٢٣	٢٣٠ر٤	٣٨	٣١٤ر٧	٥٣	٣٨٢ر٢	٦٨	٤٤٦ر٧
٢٤	٢٣٨ر٠	٣٩	٣١٩ر٦	٥٤	٣٨٦ر٥	٦٩	٤٥١ر٠
٢٥	٢٤٥ر٦	٤٠	٣٢٤ر٥	٥٥	٣٩٠ر٨	٧٠	٤٥٥ر٣
٢٦	٢٥٣ر٢	٤١	٣٢٩ر٤	٥٦	٣٩٥ر١	٧١	٤٥٩ر٦
٢٧	٢٦٠ر٨	٤٢	٣٣٤ر٣	٥٧	٣٩٩ر٤	٧٢	٤٦٣ر٩
٢٨	٢٦٥ر٧	٤٣	٣٣٩ر٢	٥٨	٤٠٣ر٧	٧٣	٤٦٨ر٢
٢٩	٢٧٠ر٦	٤٤	٣٤٣ر٥	٥٩	٤٠٨ر٠	٧٤	٤٧٢ر٥
٣٠	٢٧٥ر٥	٤٥	٣٤٧ر٨	٦٠	٤١٢ر٣	٧٥	٤٧٦ر٨
٣١	٢٨٠ر٤	٤٦	٣٥٢ر١	٦١	٤١٦ر٦	٧٦	٤٨١ر١
٣٢	٢٨٥ر٣	٤٧	٣٥٦ر٤	٦٢	٤٢٠ر٩	٧٧	٤٨٥ر٤
٣٣	٢٩٠ر٢	٤٨	٣٦٠ر٧	٦٣	٤٢٥ر٢	٧٨	٤٨٩ر٧
٣٤	٢٩٥ر١	٤٩	٣٦٥ر٠	٦٤	٤٢٩ر٥	٧٩	٤٩٤ر٠
						٨٠	٤٩٨ر٣

وهلم جرا زيادة ٤٣ مليما على قيمـة المعاش أو الاعانة عن كل سنة وعن كل قرش متى زاد الراتب عن ٨٠ قرش .

فقرة ٣ — تغيير وحذف الاعانة

بند ٥٣ — يجب على أرباب المعاشات والأعانات أن يقدموا قبل أول أكتوبر من كل سنة المستندات الآتية :

يقدم أرباب المعاشات شهادة إثبات وجود محرره بمعرفة سلطة شرعية وأرباب الاعانات شهادة مثلها ويذكر فيها إذا اقتضي الحال أن حالتهم كما كانت لاتمكنهم من القيام بأى عمل .

ويوضح على هذه الشهادات عدد أعضاء العائلة المكلف حقيقة بها والسن والنوع وبعد الاطلاع على هذه المستندات يتقرر بقاء الاعانة أو تنقيصها أو حذفها فى العام التالى .

بند ٥٤ — إذا تقرر أن صاحب الاعانة أصبح قادراً على مزاولة أشغال مهنته وقطعت عنه الاعانة لهذا السبب فلا يترتب على ذلك ملزومية الشركة باعادته إلى الشغل .

فقرة ٥ — قوانين عامة

بند ٥٥ — الاعانة عبارة عن منحة عطف وحسن رعاية من قبل الشركة ولا يمكن المطالبة بها كحق من الحقوق .

وهى شخصية لصاحبها .

بند ٥٦ — فى حالة وفاة العامل فى الخدمة تصرف الشركة مبلغ يدفع مرة واحدة قيمته ١٢ جنيه مصرى أو ستة جنيهات بحسب مقتضيات الحال .

ويكون هذا المبلغ تحت تصرف رئيس الشغل وهو يبين طريقة استعماله والغرض من ذلك المساعدة على دفع مصاريف المرض الأخير والاحتفال بدفن المتوفى .

الباب السادس

العقـــوبات

بند ٥٧ — الذنوب التى يرتـكبها العمال ضد النظام أو لمناسبة الأشغال يعاقب عليها إما بالانذار أو الايقاف أو الرفت حسب الظروف .

والعقوبات التي تتوقع تكتب فى دوسيهات العمال مع بيـان الأسباب التى دعت إليها .

بند ٥٨ — الانذار والايقاف يصدرهما رؤساء أشغال الشركة أو من يقوم مقامهم بقطع راتب العامل مدة الايقاف .

إذا زادت مدة الايقاف عن سبعة أيام فـلا تحسب له عنـد تقدير مدة الخدمة . الأحكام بالرفت يصدرها رئيس الشغل .

بند ٥٩ — يسقط حق العامل المستعفى أو المرفوت فى المعاش أو الاعانة ويفقد حصته فى أرباح ٢ ٪ عن السنة الجارية وكذا الحصة المتجمدة لدى الشركة من الأرباح عن السنين السابقة .

الباب السابع — قوانين عامة

بند ٦٠ — تلغى جميع القوانين الخاصة بالعمال المخالفة لنصوص هذا القانون

بند ٦١ — يمكن تعديل هذا القانون فى أى وقت وكل تعديل يحصل يبلغ عنه العمال أصحاب الشأن .

* * *

وقد تجددت اللائحة وصدرت بالشكل المتقدم من باريس فى أول يناير سنة ١٩٣١ . وهي تعتبر بمثابة عقد العمل الفردى بين الشركة وعمالها .

وكون الشركة وصفتها بأنها قانون العمال تعبير خاطىء ، لأن الشركة لاتملك أن تشرع .

ولا يمكن تعديل هذا العقد إلا بموافقة العمال ، وذلك بغض النظر عن نص البند ٦١ من اللائحة .

الفصل الثالث

مطالب العمال الرئيسية

قبل الشركة

تقدم العمال بمطالب مختلفة فى عدة مراحل ، وأولى مطالبهم هي المبينة بالقائمة التى قدمتها رابطة نقاباتهم الثلاثة فى ١٣ يونيو سنة ١٩٤٣ ، وبيانها كالآتي:

المطلب الأول : — ضمان مستقبل العمال الذين تسميهم الشركة «مؤقتين».

وهذا المطلب اشتمل على أربعة بنود : —

(١) لا يكون للعامل الذى تدعوه الشركة للعمل فى إنتاجها المباشر صفة التوقيت إلا بمقتضى تعاقد بين صريح لمدة معينة .

(٢) تعتبر الشركة جميع العمال من الفئة المتصفة حاليا « بالمؤقتين » المنضمين إلى العمل حاليا تابعين لها مباشرة لأنهم إنما يشتركون فى إنتاجها المباشر بناء على تكليفها لهم باستلام أعمالهم تحت إشرافها .

(٣) كل عامل يمضى على مكثه فى العمل ستة آلاف ساعة على سبيل الاختبار يجب على الشركة أن تقرر اعتباره ضمن هيئة المندمجين :

(٤) حسن سير العامل وضمان مواظبته على العمل أثناء مدة الاختبار كفيلان بانتفاعه بتطبيق الشرط السابق .

المطلب الثانى : — الأجر والعلاوات :

طلب العمال مراعاة القواعد الآتية كنظام للأجور والعلاوات : ويتلخص المطلب فيما يأتى : —

(١) جميع العمال الذين يزاولون مهنة واحدة يجب أن توحد أجورهم

مهما اختلفت جنسياتهم فليس من العدل أن يوجد بين عاملين يؤديان وظيفة واحدة تمييز فى الأجر بسبب الجنسية .

(٢) تعميم نسبة إلى ٢٥ ٪ Marchandage على جميع عمال الشركة دون استثناء أو تحديد لصناعة من الصناعات .

(٣) بما أن الأسبوع القانونى للعمل محدد بثمانية وأربعين ساعة .

(٦ أيام × ٨ ساعات) فكل ساعة تؤدى فى العمل خارج هذه الحدود تعتبر إضافية ، وكل ساعة إضافية تحتسب بزيادة ١٠٠ ٪ .

(٤) تجرى الشركة تعديلا عاما لأجور جميع العمال مراعية فيه أقدميتهم والخدمات التى أدوها للشركة ، وعلى الأخص كل عامل أمضى فى عمله مدة ست سنوات يجب أن يمنح النهاية القصوى لمربوط أجره ، على أن يرقى العامل إلى الدرجة التالية بعد مضى سنتين من حصوله على آخر مربوط الدرجة السابقة .

(٥) يمنح العامل علاوة دورية كل سنتين على الأكثر .

(٦) يصل العامل إلى النهاية القصوى للمربوط بعد ثلاث علاوات دورية على الأكثر .

المطلب الثالث : — الاعباء العائلية :

وتتلخص فى النظام الآتى : —

(١) يمنح العامل علاوة شهرية خاصة به قدرها ١٢٠ قرشا شهريا :

(٣) يمنح العامل علاوة لكل ولد من أولاده تستحق للذكور إلى سن ١٨ سنة وللأناث إلى الزواج ولذوى العاهات طول الحياة ، مقدرة كالآتى :

ا — ٤٥ قرشا للولد الأول .

ب — ٦٠ قرشا للولد الثاني .

حـ — ٧٥ قرشا للولد الثالث .

د — ٩٠ قرشا للولد الرابع .

هـ — ١٢٠ قرشا للولد الخامس فما فوق .

المطلب الرابع : — المساهمة فى مصاريف المدارس:

يطالب العمال بأن تساهم للشركة فى دفع نصف المصاريف المدرسية لأولاد العمال فى جميع مراحل التعليم ، بحيث لا يقل معدل ما تدفعه لهذا الغرض شهريا عن ٧٥ قرشا .

المطلب الخامس : — مكافأة بعد المسافة والانتقال اليومي للعمل :

جميع العمال الذين تلجئهم بعد مسافات العمل إلى التبكير فى ذهابهم والتأخير فى إيابهم بسبب المواصلات وركوب المعديات أو أية وسيلة أخرى من وسائل النقل بحرا أو برا لبعد المسافات بين مكان العمل وسكنى العامل، يجب أن يحصلوا على نصف ساعة إضافية يومية ، بلا علاوة ، فى الصباح ومثلها فى المساء أى بمعدل ساعة فى اليوم .

المطلب السادس : — بدل الانتقال :

يطالب العمال بأن تمنح الشركة بدل انتقال لكل عامل تضطره ظروف العمل للمبيت خارج البلد التى بها مقر عمله بنسبه ٣٠ ./. من الأجر الذي تحتسب له عن ساعات العمل القانونية والاضافية فى نظير المبيت و ١٥ ./. لكل أكله فى الافطار أو الغذاء أو العشاء .

المطلب السابع : — المرض :

يطالب العمال بأن يكون للعامل الحق فى الحصول طوال مدة مرضه على ما يأتى : —

(١) الأجر بالكامل فى حالة المرض الوبائي ، أو مرض أو جرح نتج من العمل على أساس الشهر ثلاثين يوما بمعدل ٨ ساعات فى اليوم .

(٢) ثلاثة أرباع الأجر الشهرى في كل الأحوال الأخري إلي أن يقتضى أمر مرضه الاحالة إلي القومسيون لتقرير حالته النهائية .

المطلب الثامن : — الأجازات المرضية :

يطالب العمال بأن يمنح العامل أجازة مرضية ، بناء على موافقة أطباء الشركة لقضائها خارج المنطقة التى هو فيها تبعا لظروف صحته . وفى هذه الحالة تكون مصاريف انتقال العامل إلى المنطقة التى يقرر الأطباء السفر إليها على حساب الشركة .

المطلب التاسع — : الأجازات السنوية :

يطالب العمال بأن يسير نظام الأجازات السنوية على الأساس الآتى :

(١) يمنح العامل أجازة سنوية بمعدل ١٥ يوما بأجر كامل .

(٢) يجوز للعامل أن يجمع أجازته السنوية ويقضيها جملة خلال مدة أقصاها أربع سنوات .

(٣) يحصل العامل الذى يستنفدأجازته على امتداد لمدة خمسة أيام علاوة على الأجازات السنوية ، وذلك بثلاثة أرباع الأجر ، إذا طلب ذلك ، وهذا فى مقابل تنقلاته أثناء السفر .

(٤) فى حالة تراكم الأجازات إلىأ كثر من مرتين تكون جميع مصاريف التنقلات والسفر للعامل وأسرته على حساب الشركة .

(٥) تدفع الشركة للعامل من غير المصريين ، مصاريف السفر إلى البلد الذى ولد فيه ذهابا وإيابا فاذا كانت ولادته فى القطر المصرى فتكون المصاريف لغاية عاصمة البلد التى يذهب إليها .

(٦) تدفع الشركة للعامل المصرى مصاريف السفر إلى أى بلد يريد فى القطر المصرف فاذا كان من مواليد بلد خارج القطر المصرى وأراد السفر له فيمنح مصاريف السفر لغاية عاصمة ذلك البلد .

المطلب العاشر : — الأعياد الرسمية وعطلتها واحتساب الأجر عليها :

يطالب العمال بأن تساهم الشركة وتساعدهم فى الاحتفال بالأعياد الرسمية بأن تقرر لهم عطلة هذه الأعياد من غير خصم أجرها ، فاذا كانت مصلحة العمل تقتضى إلزام العامل بالعمل فيعتبر عمله إضافيا ويحاسب عليه على أساس أجر العمل الاضافى .

وفيما يلى بيان الأعياد الرسمية (وقد تناولها المطلب مفصلة) .

المطلب الحادى عشر : — صندوق الادخار :

يطالب العمال بأن تنشىء الشركة لهم (صندوق إدخار) بالترتيب الآتى:—

(١) تقتطع الشركة بصفة إجبارية من الأجر الشهرى الكامل لكل عامل ١٠ ٪ تودع لحساب صندوق الادخار ويستثمر بمعرفة الشركة لحساب الصندوق ، وتودع الشركة للعامل فى نظير هذا الاستغلال مبلغا موازيا للمبلغ الذى اقتطعته من أجره الشهرى .

(٢) لا يجوز للعامل أن يسحب من صندوق الادخار أى مبلغ له فيه طول مدة وجوده فى العمل .

(٣) يحصل العامل على ماله فى صندوق الادخار عند انتهاء مدة عمله فى الشركة دفعة واحدة .

(٤) فى حالة وفاة العامل أثناء العمل يؤول المبلغ المودع لحسابه فى صندوق الادخار إلى ورثته الشرعيين .

المطلب الثانى عشر : — نظام المعاشات للعمال المندمجين :

بدأت الشركة نظام اندماج العمال من أول يناير سنة ١٩٣٩ ، بعد أن كانوا يتبعون المقاول وهي بهذا الوضع قد اعترفت ضمنا بالسنين التي قضاها العمال فى خدمتها قبل الاندماج ، إذن تحسب هذه السنين السابقة للاندماج ضمن مدة معاشات العمال .

وعلى هذا طالب العمال بأن يتخذ النظام الآتى أساسا لاحتساب معاشاتهم:

(١) كل عامل يمضى فى العمل مدة خمسة عشر عاما متصلة أو منفصلة يكون له الحق فى الحصول على معاش بمعدل ٤٠٪ من آخر مرتب حصل عليه فى الشهر على اعتبار الشهر ثلاثين يوما وثمانية ساعات فى اليوم .

(٢) إذا اقتضى العامل أكثر من خمسة عشر عاما — وهو الحد الأدنى لاستحقاق المعاش — فتزيد النسبة المقررة إلى الحد الأقصى للمعاش ، وهو مدة خمسة وعشرين عاما بحيث يصل العامل فى نهايته إلى الحد الأقصى فى العمل.

(٣) إذا كان العامل يؤدى وظيفة تحاسبه الشركة على مربوطها وقت قيامه بأدائها واستحق المعاش ، فلا بد من تثبيته على المربوط الذى يؤدى وظيفته بمقتضاه .

(٤) إذا أصيب العامل بعاهة مستديمة من جراء العمل وكان قد قضى فى العمل مدة خمسة عشر عاما ، فانه يمنح معاشا كاملا على أساس الحد الأقصى للمعاش (٢٥ سنة) والحد الأقصى لمربوط أجره ، فاذا قضى فى العمل مدة تقل عن خمسة عشر عاما ، فانه يمنح معاشا على أساس الحد الأدنى (١٥ سنة) وذلك عدا التعويض عن العاهة وهو التعويض المقرر بحكم القانون .

(٥) تمنح الزوجة معاشا على معدل ٢٠٪ من معاش زوجها .

(٦) يمنح كل من أولاد العامل معاشا بمعدل ١٠٪ من معاش والدهم ، على أن لا يتجاوز عدد الأولاد ثلاثة بترتيب ميلادهم ، ويستحق الولد معاشه إلى سن ١٨ سنة والبنت إلى سن الزواج وذوى العاهات مدى الحياة .

(٧) تستحق الأرملة المتوفى عنها زوجها معاشا قدره ٥٠٪ من معاش الزوج وتقبض هذا المعاش إلى أن تتزوج أو تموت ، وإذا ترملت الزوجة بسبب إصابة زوجها أثناء العمل فانها تستحق معاشا قدره ٥٠٪ من آخر أجر حصل عليه الزوج قبل الوفاة .

(٨) يستحق اليتامى بعد وفاة والدهم معاشا قدره ٢٠٪ لكل ولد مما يحصل عليه الوالد من المعاش ، ولا يزيد العدد عن ثلاثة بحسب أولوية

الميلاد ، ويستحق الولد إلى سن ١٨ سنة والبنت إلى الزواج وذوو العاهات مدى الحياة ، فاذا تيتموا بسبب إصابة والدهم فى العمل ، فتكون النسبة المذكورة لآخر أجر حصل عليه الوالد قبل الوفاة .

المطلب الثالث عشر — إبطال الحجز على مرتبات العمال

يطالب العمال بأن تعمل الشركة على منع توقيع الحجز لديها على مرتبات العمال وذلك مهما كانت أسباب الحجز ، اللهم إلا الحجز الذى يتوقع وفاء لنفقة شرعية .

المطلب الرابع عشر — معاقبة العمال

يطالب العمال بأن كل عامل يوجه إليه اتهام لارتكاب خطأ فى العمل ، أو اتهام بالعيب فى حق رئيسه ، أو بالاعتداء عليه أثناء العمل ، أو بالاعتداء على أحد زملائه ، فانه يعامل بمقتضى النظام الآتى :

(١) يجرى تحقيق بين الشاكى والمشكو بمعرفة لجنة دائمة تعين خصيصا لذلك ، ويرأس اللجنة مندوب تختاره الشركة ومعه رئيس القسم ومندوب النقابة

(٢) للشاكى والمشكو حرية الدفاع والاستشهاد بمن تدعو الحاجة لسماع أقواله أمام اللجنة

(٣) تقضى اللجنة بأغلبية الأصوات ويدون قرارها فى محضر خاص

(٤) يكون قرار اللجنة نهائيا وقاطعا .

المطلب الخامس عشر — الاستغناء عن العمال

طالب العمال بعدم جواز الاستغناء عن العامل إلا فى الحالات الآتية :

(١) أن يكون قد صدر ضد العامل حكم ماس بالشرف أو فى الجرائم المخلة بالأمن .

(٢) أن يكون الفصل بسبب عمل ارتكبه العامل ضد العمل ، وترتب عليه خطر للعمل وذلك بعد إدانة العامل من إحدى الجهات الرسمية

(٣) فى الحالات الأخرى الأقل خطورة تعرض الاتهامات على اللجنة المنوه عنها فى المطلب الرابع عشر فاذا كان الفصل لسبب ترى الشركة أنه لمصلحتها ، ولم يكن العامل قد ارتكب عملا مما نص عليه فى البندين السابقين فان الفصل يعتبر إحالة إلى الاستيداع تخول العامل الحق فى الحصول على تعويض كاستحقاق من يحال إلى المعاش ولم تكمل مدته بشرط إخطار العامل برغبة الشركة فى الاستغناء عنه قبل البت فى حالته بمدة لا تقل عن شهرين .

المطلب السادس عشر ـ التحاق أولاد العمال بالشركة وتفضيلهم على غيرهم

يكون لأولاد عمال الشركة الموجودين بالعمل أو المحالين إلى المعاش حق الالتحاق بالشركة عند حاجتها إلى عمال أو موظفين، ويجب أن تكون لهم الأفضلية على غيرهم حسب الكفايات التى يتقدمون بها .

* * *

وقد دار حوار طويل بين الشركة وعمالها ، وتدخل مكتب العمل غير مرة بلا جدوى ، وظلت الشركة تحاور وتراوغ ، بضع سنين ، وفى صيف سنة ١٩٤٦ ، سافر وفد من ممثلى نقابات العمال إلى باريس لمفاوضة الادارة العامة ، وحررت محاضر وتبودلت مكاتبات ، وجربت الشركة كل وسيلة لتثنى العمال عما عقدوا العزم عليه ، ولكن بغير جدوى .

واضطرت بعد لأى لأن توافق على تلك المطالب ، ثم عادت ونقضت اتفاقها ، فلم يجد العمال بدا من الالتجاء إلى لجنة التوفيق ببور سعيد ، فى ٢٢ اكتوبر سنة ١٩٤٧ ، بالمطالب الآتية :

أولا : اعتبار جميع العمال المشتغلين فى شركة القناة لغاية اليوم (وهم المنوه عنهم فى البند الأول من تعريف العمال) متساوين فى الحقوق والالتزامات ، التى يحددها قانونهم الأصلى الصادر فى سنة ١٩١٩ ، والمعدل فى سنة ١٩٣١ ، دون الالتفات إلى أى قانون سواه .

ثانياً : التزام شركة القناة بمحاسبة العمال الذين لم يعاملوا ، من قبل لتعمدها

حرمانهم ، بلا مسوغ ، من مزايا قانون سنة ١٩١٩ — على أساس هـذه المساواة .

ثالثاً : المساواة التامة في المعاملة بين العمال المصريين وغير المصريين ، فى الأجور والعلاوات والوظائف .

قرار لجنة التوفيق فى ٢٧ مارس ١٩٤٨

وفيما يلى النص الكامل للقرار الذى أصدرته لجنة التوفيق فى هذا النزاع والذى صار بعد التصديق عليه من وزير الشئون الاجتماعية ، ووضع الصيغة التنفيذية عليه ، بمثابة حكم نهائى واجب النفاذ :

« من حيث أن حضرة وزير الشئون قـد أحال على هـذه اللجنة النزاع القائم بين عمال شركة قنـاة السويس ببورسـعيد والاسماعيلية والسويس وبين الشركة العالميـة لقناة السويس وهذا النزاع المبين فى المذكرة المرفقة بقرار الاحالة والذى يتلخص فى أن الشركة وضعت نظاما للعمال فى أوائل عام سنة ١٩٤٦ إلا أن الطرفين لم يتفقا على هـذا النظام واستمرا فى مناقشات طويلة انتهت بأن تم اتفاق تمهيدى بين مندوبي العمال وبين الشركة فى اكتوبر سنة ١٩٤٦ وافق عليه بعض العمال مع بعض التحفظات كجزء مكمل له فلما عرضت الشركة الاتفاق دون إجابة التحفظات رفضته نقابات العمال .

« ولهذا رفع الأمر لوزارة الشئون الاجتماعية التى احالته على هذه اللجنة .

« وحيث أنه عند فحص اللجنة لهـذا النزاع تمسك العمال بتطبيق نظام سنة ١٩١٩ ما دام أن الشركة سبق أن رفضت الاتفاق الحاصل بينهم وبينها فى سـنة ١٩٣٦ مع ما اشتمل عليه من التحفظات التى طالبت بها الجمعيات العمومية للعمال والتى هى صاحبة الحق فى التعبير عن مشيئة وطلبات العمال .

« وحيث أنه متى تبين أن الاتفاق الذى حصل بين العمال وبين الشركة فى سنة ١٩٤٦ لا يصبح ملزما للطرفين إلا إذا أدخلت عليه التحفظات التى

سبق أن طالبت بها الجمعيات العمومية للعمال والتى هى صاحبة الشأن فى تقرير مصيرهم . وسبق أن رفضت الشركة هـذه التحفظات التى تعتبر جزءا مكملا ومتمما لهذا النظام .

« وحيث أن العمال فى جمعياتهم العمومية قد سحبوا موافقهم على نظام سنة ١٩٤٦ قبل أن تعلن الشركة قبولها لهذا النظام بما فى ذلك التحفظات .

« وحيث أن مثار البحث هو ما إذا كانت هناك قيمة للاتفاق التمهيدى المقول من الشركة أنه قد تم فى سنة ١٩٤٦ بينها وبين العمال إذ أن هـذا الاتفاق لم يتم على الوجه المتفق عليه وبذلك يكون العمال فى حل منه ولهم أن يطالبوا بالنظام السابق وهو النظام الصادر فى سنة ١٩١٩ .

« وحيث أن اللجنة بحثت الفروق الموجودة بين نظامى سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٤٦ ولم تجد من مندوب الشركة استعداداً لمناقشتها كما أصر العمال من جانبهم على تمسكهم بتطبيق نظام سنة ١٩١٩ بأكمله .

« وحيث أن المادة الثالثة من نظام سنة ١٩١٩ لم تستثن من تطبيقه إلا المؤقتين وعرفتهم صراحة بأنهم العمال الذين يشتغلون بصفة وقتية والذين يستدعى استخدامهم مصلحة طارئة فان هؤلاء العمال المؤقتين لا تتقيد الشركة نحوهم بغير التعهدات الناشئة عادة عن شروط الخدمة بالأجر أما غيرهم فان نص المادة صريح فى أن الشركة مقيدة نحوهم بالشروط الواردة فى نظام سنة ١٩١٩ .

« وحيث أنه يتبين من نص المادة المذكورة أن العمال الدائمين الذين يؤدون عملهم بصفة مستديمة لهم الحق فى التمتع بالحقوق الواردة فى هذا القانون .

« وحيث أن الشركة لكى تحرم العمال الدائمين من حقوقهم الثابتة بهذا القانون لجأت إلى وضع غير مقبول ذلك بأنها رغما من أنها هى التى تتلقى طلبات الاستخدام من هؤلاء العمال وهى التى تمتحنهم وتعينهم وتحدد أجرهم وتوقع

العقوبات عليهم ورغما من أن هؤلاء العمال يؤدون عملا دائما حتى مضى على أكثرهم أزيد من عشرين عاما مما يجعل حقهم واضحا لا شك فيه، فى التمتع بالحقوق الواردة فى قانون سنة ١٩١٩ .

« وحيث أنه رغما من كل ذلك فان الشركة درجت على استخدام وسيط يظهر بمظهر المقاول لكى تضع العمال فى موضع العمال الغير دائمين وليس أدل على بطلان هذا الوضع من أنه لا توجد أية صلة بين العمال والمقاول كعقد استخدام أو نحوه إلا فيما يتعلق بصرف المقاول لأجورهم آخر كل شهر ومسئوليته عن حوادث إصابتهم بينما هذه الصلة موجودة بين العمال والشركة فى أوضح صورة عند التعيين وتقدير الأجر وتوقيع العقوبة — بل ليس أدل على ذلك من أن هؤلاء الوسطاء يتغيرون بينما العمال باقون فى أعمالهم بالشركة ولا يتغيرون .

« وحيث أن الشركة نفسها رأت عدم صلاحية هـذا الوضع وأبطلت نظام المقاولين تدريجيا ابتداء من سنة ١٩٣٩ حتى انتهى كلية فى آخر سنة ١٩٤٦ .

« وحيث أنه يتبين من ذلك بجلاء أن عمال النقابات الثلاثة هم من العمال الدائمين الذين يحق لهم المطالبة بمعاملتهم طبقا لنظام سنة ١٩١٩ .

«وحيث أن نقابات العمال سحبت موافقتها على نظام سنة ١٩٤٦ قبل أن تعلن الشركة قبولها للتحفظات المتممة له فبذلك يكون هذا النظام ليست له قيمة قانونية وغير ملزم لأحد الطرفين فلهذه الأسباب قررت اللجنة :

أولا : المساواة المطلقة فى كل الحقوق والامتيازات والمرتبات الخ . . . بين المصريين وغيرهم متى تساوى نوع العمل ومدة الخدمة .

ثانيا : اعتبار نظام سنة ١٩١٩ نظاما قائما ومطبقا على جميع العمال .

بور سعيد فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

رئيس اللجنة

امضاء فؤاد شبرين

المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩

ولما كان لقرار لجنة التوفيق المتقدم أثره الرجعى ، إذ تعتبر المساواة قائمة وواجبة التطبيق منذ تاريخ التحاق كل عامل بخدمة الشركة ، وهو الأمر الذى يرتب للعمال المصريين حقوقا مالية فى ذمة الشركة تصل إلى بضعة ملايين من الجنيهات ، فقد انتهزت فرصة المباحثات التى دارت بينها وبين وزارة التجارة ، وأسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، وأقحمت فى هذا الاتفاق مادة عجيبة ، قبلها الأستاذ ممدوح رياض ، محاباة للشركة ، ودون أن يترفق بالعمال الذين لم يكونوا طرفا فى اتفاقه مع الشركة ، تلك هى المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ونصها كالآتى :

« فيما يتعلق بقرار لجنة توفيق بور سعيد ، المتخذ بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، المصدق عليه من وزير الشئون الاجتماعية فى أول إبريل سنة ١٩٤٨ ، ولتسوية الخلاف القائم بين الشركة وعمالها بسبب هذا القرار تسوية نهائية ، قد تم الاتفاق على ما يأتى :

(١) ينطبق هذا القرار على العمال غير المقيدين « المندمجين » الذين كانوا فى خدمة الشركة فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، دون سواهم .

(٢) سنوات الخدمة التى قضاها هؤلاء العمال فى خدمة الشركة بأى صفة كانت ، قبل هذا التاريخ ، تدخل فى احتساب معاشاتهم بالقدر الذى تمت فيه مساواتهم بالعمال المقيدين من قبل .

(٣) يمنح كل من العمال المذكورين مبلغا مساويا للفرق بين كسبه الشهرى القديم ، وكسبه الشهرى الذى تقرر له ابتداءا من ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ، مضروبا فى عدد سنوات خدمته المحتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٨ .

(٤) يمنح علاوة على ذلك ، لمن كانوا من هؤلاء العمال فى خدمة الشركة ،

فى أول يناير سنة ١٩٤٠ مبلغا مساويا لثلث كسبهم الشهرى الجديد عن كل سنة خدمة محتسبة للمعاش لغاية تاريخ أول يناير سنة ١٩٤٠ .

(٥) لن تتحمل الشركة نحو عمالها أى التزام آخر ناتج عن هذا القرار .

* * *

وقد وقف « شارل رو » فى اجتماع الجمعية العمومية التى عرض عليها هذا الاتفاق فى باريس وأحرق البخور للسيد ممدوح رياض ، وأعلن فى اجتماع المساهمين أن الشركة استطاعت بهذه المادة أن تفلت من دفع بضعة ملايين من الجنيهات للعمال .

ولجأت النقابات إلي القضاء طالبة إطراح تلك المادة الغير دستورية ، كما سنبين فى الفصل التالى .



الفصل الرابع

القضايا
التي رفعها العمال

أثارت نقابات عمال الشركة عديدا من المنازعات لدى هيئات التحكيم تارة ، ولدى القضاء العادى تارة أخرى . وقد فصل فى بعضها ، ولم يفصل فى البعض الآخر . ونحن نوجزها فيما يلى .

أولا — النزاع رقم ٣ لسنة ١٩٥١ ، تحكيم القاهرة ، وقد صدرت قرارات هيئة التحكيم فيه فى ٥ مارس سنة ١٩٥٣ .

وفى هذا النزاع طلب العمال ما يأتي :

١ — توحيد نظام ساعات العمل ، ووضع جداول ثابتة لتحديد هذا النظام فى جميع أقسام الشركة المختلفة مع تعميم نسبة الـ ٢٥٪ على جميع العمال.

٢ — تطبيق كادر الموظفين على الأشخاص الذين يقومون بتأدية أعمال عقلية أو إدارية ، وهم فى هيئة العمال .

٣ — أعادة بقية العمال الذين أخرجتهم الشركة بسبب الوفر فى أول سنة ١٩٤٧ .

٤ — أجازات العمال التى أوقعتها الشركة إداريا بسبب الحرب .

٥ — رد المبالغ التى استقطعتها الشركة إداريا بمعدل ١١ ٪ من مهايا العمال لمدة ٤٣ شهرا أثناء قيام الحرب الأخيرة .

٦ — إعادة النظر فى جدول الأجور بصفة عامة لعدم تحقيقه المساواة المقررة تنفيذا لقرار لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

٧ — العلاوات الدورية وموعدها وقيمتها .

٨ — جدول المعاشات ومراجعة نظام ١٩١٩ بما يتناسب والحالة الحاضرة.

٩ — استمرار الشركة فى معاملة عمالها على أساس النظام الذى وضعته فى سنة ١٩٤٦ بالرغم من أن لجنة التوفيق قررت فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ بطلانه واعتباره كأن لم يكن .

١٠ — اعتبار العمال بالشهرية بعد قضاء عشر سنوات خدمة .

١١ — احتساب بدل سكن العمال أسوة بالموظفين بالشركة .

١٢ — تصحيح قواعد عمليات حساب الأثر الرجعى التى قدرتها الشركة على أساس مخالف للاتفاقية .

وفى ٥ من مارس سنة ١٩٥٣ ، قررت هيئة التحكيم ، برئاسة الأستاذ يحيى مسعود :

١ — عدم قبول المطلب المقدم من نقابات عمال الشركة الخاص باعادة النظر فى جدول الأجور ، لعدم تحقيقه المساواة المقررة تنفيذا لقرار لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ .

٢ — بالنسبة للمطلب الخاص بتوحيد نظام ساعات العمل ووضع جداول ثابتة بتحديد هذا النظام فى جميع أقسام الشركة المختلفة مع تعميم نسبة الـ ٢٥ ٪ على جميع العمال . تطبيق نظام العمل باعتبار مدة ثمانى ساعات يوميا عمل فعلى لجميع العمال مع تعميم منح مكافأة الـ ٢٥ ٪ لكل عامل.

٣ — بالنسبة للمطلب الخاص بالعلاوة الدورية وموعدها وقيمتها تحديد العلاوة التى تمنح بالأقدمية على أساس جعل منحها بصفة حتمية للعمال الذين يستحقونها وذلك كل أربع سنوات وبنسبة ٩ ٪ من الأجر الأساسى الذى يتقاضاه العامل طبقا للنظام المعمول به تنفيذا لقرار لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ على أن يكون احتساب بدء مدة الأربع سنوات من تاريخ حصول كل عامل على آخر علاوة استحقت له بعد

تاريخ صدور القرار المذكور ومن تاريخ صدوره بالنسبة لمن لم تمنح له علاوة منذ ذلك التاريخ .

٤ ــ رفض باقى المطالب الأخرى المقدمة من النقابات .

٥ ــ الزام الشركة بمصروفات انتقال ممثلى النقابات الذين حضروا أمام الهيئة ومن تاريخ نشر القانون رقم ٣١٨ لسنة ١٩٥٢ فى شأن التوفيق والتحكيم فى منازعات العمل بالجريدة الرسمية فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٥٢ وقدرت الهيئة هذه المصروفات بواقع أجرة سكة حديد بالدرجة الثانية ذهابا وإيابا بين بور سعيد والاسماعيلية والسويس وبين القاهرة لكل من هؤلاء المنقولين فى المرات التى حضروا فيها أمام الهيئة ـ والزام الشركة أيضا بمصاريف إقامة لكل منهم بواقع جنيه فى كل مرة .

مبدأ المساواة المطلقة
وقرار ه مارس سنة ١٩٥٣

ولكي نضع الأمر فى نصابه ، يجمل بنا أن ننبه إلى أن المطالب التى رفضتها الهيئة مازالت قائمة لأن الرفض لم يكن اعتراضا على المطالب ، بل لأمور أخرى كالقول بالنسبة للأحد عشر فى المائة التى اقتطعتها الشركة إن الفصل فى هذا من اختصاص القضاء العادى ، وليس من اختصاص هيئات التحكيم .

أما المطلب السادس الخاص بالمساواة المطلقة، فقد أجابته الهيئة وأكدته وهذا ماجاء فى أسباب قرارها بالحرف الواحد :

« وحيث أنه بالنسبة للدفع بعدم الاختصاص الذى سبق أن اثارته الشركة أمام لجنة التوفيق فانه أصبح الآن غير ذى موضوع بعد صدور قانون التوفيق والتحكيم الرقيم ٣١٨ لسنة ١٩٥٢ الذى لم يرد فيه القيد الوارد فى القانون الرقيم ١٠٥ لسنة ١٩٤٨ فى الفقرة ب عن المادة الأولى منه والتى كانت تنص على أنه يسرى ذلك القانون على المنازعات المتعلقة بتطبيق وتفسير

قانون و ألائحة أو حكم قضائى ـ وقد ورد فى المادة ١٦ من القانون الجديد أن هيئة التحكيم تطبق القوانين واللوائح المعمول بها .

« وحيث أن العلاقة بين الشركة العالمية لقناة السويس وبين عمالها ينظمها ثلاثة عوامل هى أولا . النظام الذى وضعته الشركة لعمالها فى سنة ١٩١٩ وقد ادخل هذا النظام تحسينات على عقد العمل الذى كان يربط الشركة فى ذلك الوقت بعمالها وحدد طريقة احتساب أجور لهؤلاء العمال كما حدد طريقة احتساب ساعات العمل لهم ـ وهذا النظام يتضمن عنصرين هما لائحة عمال الشركة ولائحة احتساب ساعات العمل وهاتين اللائحتين تكمل أحدهما الأخرى وقدجرى العرف على أن يطلق على هذا النظام الجديد « نظام سنة ١٩١٩ » .

« وثانيا ـ قرار لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ فى النزاع الذى كان قائما عندئذ بين الشركة وعمالها الذين كانوا يتظلمون من عدم قبول الشركة تطبيق نظام ١٩١٩ عليهم وقد استبان أثناء نظر النزاع أن الشركة كانت قد قررت فى عام ١٩٣٤ الغاء هذا النظام بالنسبة للتعيينات الجديدة وأنها انشأت كادرا جديدا فى عام ١٩٣٨ سمته « كادر العمال المندمجين » وهو كادر أقرت الشركة بأنه كان لايتضمن نفس الامتيازات التى وردت فى نظام ١٩١٩ وأنها أدخلت فى عام ١٩٤٦ تحسينات على هذا الكادر ولكن نقابة العمال لم تقبل هذا الكادر ونشأ من اختلاف وجهة نظر الطرفين النزاع الذى صدر فيه قرار لجنة التوفيق فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ الذى ألزم الشركة بتطبيق نظام عام ١٩١٩ على جميع عمالها وقرر المساواة المطلقة بين المصريين وغيرهم متى تساوى العمل ومدة الخدمة .

وثالثا ـ القانون الرقيم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ الخاص بالموافقة على الاتفاق المبرم مع الشركة العالمية لقناة السويس والذى تضمن الاحكام التى تطبق على مستخدمى عموم الشركة فى مصر بما فيهم العمال وعلى اختيارهم وقد نص فى المادة الأولى من هذا القانون أنه من المسلم به أن الشركة لا تقيم أى تمييز بين مستخدميها بسبب الجنسية من حيث المرتبات وشروط الترقية ماعدا بعض المميزات التى أوردتها هذه المادة على سبيل الحصر .

« وحيث أنه بالنسبة للعامل الأول فان نقابات العمال دفعت بأن لجنة التوفيق كما قررت تطبيق نظام ١٩١٩ على جميع العمال لم تكن تقصد إلا اللائحة الأولى الخاصة بتنظيم خدمة عمال الشركة وأنه لم تعرض عليها اللائحة الثانية الخاصة باحتساب ساعات العمل وأنه ليس من حق الشركة وضع هذه اللائحة الثانية التى تهدم النظام الذى اعتمدته لجنة التوفيق وهذا الادعاء مردود بأن نظام ١٩١٩ يشمل اللائحتين مجتمعتين وهذا ماسارت عليه الشركة منذ بداية العمل بنظام ١٩١٩ وأنه من المفهوم أن قرار هيئة التحكيم شمل هاتين اللائحتين اللتين يكونان معا النظام الذى كان معمولا فى الشركة .

وحيث أن الشركة استندت فى آخر الأمر إلى المادة ٢٢ من الاتفاقية الصادر بها القانون الرقيم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ التي سوت نهائيا كل نزاع نشأ بين الشركة وبين عمالها بسبب هذا القرار لتقول أنه لامحل لاثارة هذا النزاع من جديد .

« وحيث أن مبدأ المساواة بين المصرى والأجنبى الذى يطالب به العمال لايستند على قرار لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ فقط بل هو حق مقرر يجب احترامه نصا وروحا طبقا لقواعد العدالة ولنصوص اتفاقات العمل الدولية واحتراما لشعور البلاد محل نشاط المؤسسة الرئيسى ولا يحول عائق مامن اعتبارات اقتصادية أو اتفاقات أو غيرها من تطبيق هذا المبدأ تطبيقا عاما بدون قيد أو شرط .

« وحيث أن النزاع الخاص بهذا المطلب يدور حول تنفيذ مبدأ المساواة المقرر تطبيقا لقرارات لجنة التوفيق الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ـ ذلك المبدأ الواجب تنفيذه بدقة وحزم ـ فان على الهيئات الادارية المختصة التحقيق مع الشركة فى تنفيذ هذا القرار بدقة للتأكد من أنها طبقت هذه المساواة تطبيقا صحيحا .

« وحيث أن الهيئة المختصة هي مراقبة الشركات بوزارة التجارة طبقا للاتفاقية والقانون الرقيم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ وهي التي يجب عليها أن تقوم بمراقبة تنفيذ الشركة لمبدأ المساواة تنفيذا كاملا وأن تحقق في كل مخالفة له .

« وحيث أنه وقد تبين أن هذا المطلب خاص بتنفيذ قرار سابق واجب التنفيذ من بداية الأمر فان اللجنة ترى عدم قبوله .

ثانيا : — طلب الشركة تفسير القرار المتقدم :

وقد حاولت الشركة ، مخالفة للقانون ، أن تتنصل من تنفيذ القرارات الصادرة فى ٥ مارس سنة ١٩٥٣ ، فلجأت إلى هيئة التحكيم في النزاع رقم ١٦٣ سنة ١٩٥٣ طالبة تفسير القرار المتقدم ،ووضعت هي من عندياتها تفسيراً أرادت من الهيئة أن تقرها علية ولكن هيئة التحكيم قضت برفض طلبات الشركة .

ثالثا : — تنفيذ قراره مارس سنة ١٩٥٣ :

وعلي الرغم من أن هيئة التحكيم قد نبهت الجهة المختصة فى وزارة التجارة والصناعة إلى ضرورة حمل الشركة على تنفيذ قرارات لجنة التوفيق ببور سعيد فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ وتحقيق المساواة التامة بين عمال الشركة فان الجهة المختصة قد تخاذلت ولم تفعل شيئا حتى كتابة هذه السطور وكانت تشكل لجانا وتقوم بتحقيق وكلما أجرت تحقيقا دل على أن المساواة غير قائمة وأن ذمة الشركة ما زالت مشغولة بالأموال المستحقة للعمال عن الماضى إذ يستحق لكل عامل الفرق فى الأجر وفى سائر المزايا بينه وبين الأجنبى المساوى له في العمل ومدة الخدمة منذ التحاق المصرى بخدمة الشركة ، وباحتساب المبالغ المستحقة للعمال فى ذمة الشركة بصفة إجمالية تبين أنها لاتقل عن ثمانية ملايين من الجنيهات .

فلم تجد نقابات العمال بدا من أن تلجأ إلى القضاء العادل فرفعت دعاوى منظورة الآن أمام محكمة مصر الابتدائية الوطنية طالبة الزام الشركة بتلك المبالغ حتى إذا صدر حكم قضائى فيها واكتسب الحكم حجية الشىء المحكوم فية أمكن التنفيذ على جميع أموال الشركة .

ولكن نقطة الضعف التي تستطيع أن تنفذ منها الشركة فى هذه القضايا هى الادعاء بأن النقابات لا صفة لها إذ لا تملك أن تحصل مبالغ يقضى بها للعمال ولكي توضع الأمـور وضعا صحيحا يجب على كل عامل أن يرفع دعوى خاصة به وقائمـة بذاتها يطالب فيها بجميع ما هو مستحق له عن الماضى من أجر أو غيره طبقا للمبدأ الذى تقرر وتأكد فى ٥ مارس سنة ١٩٥٣ وهى دعاوى متعددة ولكن حيث أن المبدأ قد تقرر ولا يمكن الرجوع فيه فتلك هى الطريقة العملية الوحيدة .

والنقابات من ناحيتها قد أدت واجبها وخرج الأمر من يدها إذ نجحت فى تقرير الحقوق المالية للعمال وما على صاحب الحق الا أن يسعى بنفسه فى التنفيذ واقتضاء المتجمد له .

وهذا ينطبق أيضا على العمال الذين اقتطعت منهم الشركة ١١ فى المائة فى سنوات الحرب بغير وجه حق ، وقد عرض هذا الأمر على هيئة التحكيم ورأت أنه من اختصاص المحاكم العادية فيحق لكل عامل اقتطع منه هذا القدر أن يطالب بالمتجمد له بالاضافة إلى البنود الأخرى التى تكون مستحقة له .

رابعا — طلب إطراح المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ :

لجأت النقابات ، بمجرد توقيع اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ إلى محكمة مصر الابتدائية الوطنية ، طالبة إطراح المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ المشار إليه .

وباشر هـذه القضية فى مراحلها الأولى زميلنا الأستاذ مصطفى مرعى المحامي ، ومن بين ماجاء بمذكرة النقابات ما يأتى :

« إن العامل غير المقيد هو الذى يؤدى عملا عارضا تقتضيه ظروف عارضة ومن ثم فلا محل لانطوائه فى بناء الشركة لأنه عنصر تمس الحاجة إليه اتفاقا وفى مناسبات غير منتظمة تنقطع بعدها علاقته بالشركة .

« والعامل المقيد هو على العكس من ذلك ، يؤدى عملا مستمرا يستأهل معه ، أن يقيد فى السجلات ، وأن تلزم الشركة قبله بالتزامات هى التى جاءت فى نظام سنة ١٩١٩ .

« فاذا توفر لدى العامل هذا الشرط الموضوعى من ناحية نوع العمل الذى يؤديه للشركة تمت إجراءات تعيينه طبقا للشروط المبينة بالنظام .

« والعامل المقيد له بمقتضى النظام الصادر فى سنة ١٩١٩ حقوق واسعة ، فله فضلا عن أجره مزايا مالية ، كاعانة للسكن ومقابل الأعباء العائلية وعطلات بأجر كامل ونصيب فى أرباح الشركة وضحته تفصيلات المادة الثالثة عشر ورعاية طبية ، وأخيرا فان له معاشات للتقاعد .

« ونظرا لأن الميعاد الذى يحدد من هو العامل المقيد ، والغير مقيد ، معيار موضوعى ، يقوم على نوع العمل ، فقد كان من الطبيعى أن يعتبر عاملا مقيدا ، كل من يقوم بعمل دائم فى الشركة ، بغض النظر عن شخصه أو جنسه أو جنسيته ، ولكن الشركة تخففت من هذا المعياد ، عندما رأت أن نفعه ، سيشمل المصريين فتحايلت على حرمانهم من حقوقهم بابتداع نظام المقاولين مدعية أن العمال المصريين ، إنما هم أجراء للمقاول لا لها ، وبالتالى فهم غير مقيدين ، ولا يستحقون مايكفله نظام سنة ١٩١٩ من مزاياه ولو كانوا يقومون بعمل دائم فى الشركة .

« والشركة إذ فعلت ذلك أفصحت عن أسلوب غاية فى الخطورة ، فى معاملة عمالها ، فاذا كانوا أجانب فهم آدميون ترعى آدميتهم وتسهر عليها فتقف إلى جوارهم فى المرض وتعينهم فى الشيخوخة وتخفف أعباء الأسرة ، وإذا كانوا مصريين فلا تخرج المسألة بالنسبة لهم عن مقاولة تساق فيها « الأنفار » ولا عليها أن تحللت من التزاماتها قبل هذه المخلوقات التى لا يعنيهم من أمرها إلا الناحية العددية دون الناحية الانسانية » .

وبعد أن شرحت المذكرة ماأسلفناه عن قرار لجنة التوفيق فى بور سعيد وأثره ، قال الأستاذ مصطفى مرعى :

« وعز على الشركة أن تنزل على مقتضى ماتقدم ، وأن ترد للعمال حقوقهم عن الماضى فأخذت تماطل فى هـذه الحقوق تارة ، وتساوم عليها تارة أخرى ، وكانت تشعر فى كل هذه المحاولات بضعف موقفها ، إذ هى تكابر فى أمور لامحل لوضعها موضع الجدل أو الشدة ، حتى حدث أن دخلت الشركة مع الحكومة فى مفاوضات أثارهـا تطبيق قانون الشركات عليها ، وانتهت هذه المفاوضات إلى اتفاق بين الاثنين على ماكان ناشبا بينهما من خلاف فاذا بالشركة تعرض على الحكومة أن تضمن هذا الاتفاق نصا يحد من آثار سريان قرار ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ على الماضى وقبلت الحكومة هذا العرض . . . الخ » .

« وإعمال هذا النص،مؤداه تعطيل نفاذ قرار ٢٧ من مارس سنة١٩٤٨ وهو يحد من الآثار المترتبة على سريان هذا القرار على الماضى من جهة ، لأنه يحرم العمال من حقهم فى أن يستردوا من الشركة كامل الفرق بين الأجرة التى كانت تعطى لهم والأجرة التى كانوا يستحقونها لو سوت الشركة فى المعاملة بينهم وبين الأجانب ولا يعطيهم مقابل هذا الحرمان إلا تعويضا جزئيا هو المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة ، وهو من جهة ثانية يحرم العمال من حقهم فى حصة الأرباح،ولا يعوضهم عنها إلا تعويضا جزئيا أيضا،هو المنصوص عليه فى الفقرة الرابعة ، وهو إذ يقرر هـذا التعويض لايقرره لكل من يستحقه من العمال ، وإنما يقرره لمن كان منهم فى خدمة الشركة فى أول يناير سنة ١٩٤٠ دون سواهم ممن التحقوا بخدمة الشركة بعد هذا التاريخ .

« وظنت الشركة أن إيراد هذا النص فى اتفاق يبرم بينها وبين الحكومة يؤثر فى حقوق العمال أو ينال من هذه الحقوق ، وعلى هذا الظن وقفت الشركة أمام عمالها معتصمة بهذا النص متمسكة به قصد إبطال قرار لجنة التوفيق وإهدار حقوق العمال المترتبة عليه والاكتفاء فى خصوص هـذه الحقوق بما تقرر منها فى النص المذكور . »

وذكر زميلنا فى دفاعه أن قرارات لجان التوفيق تعد أحكاما ثم قال :

« فاذا كانت هذه القرارات أحكاما وجب إذن أن تكون لها الخاصية الأولى من خصائص الأحكام وهى أنها تقرر الحق ولا تنشئه، ومن المسلم به أن الأحكام كلها فيما عدا حكم الافلاس أو إيقاع الفرقة بين الزوجين تكشف عن الحق ولا تخلقه من العدم .

« فاذا تقرر أن حق العمال يجب أن يستند إلى الماضى بغير قيد ولا شرط بقى أن نبحث فى أثر نص المادة ٢٢ من الاتفاقية فى هذا الحق وهل يستطيع أن يقصره على الحدود الواردة بهذه المادة ؟

« وأول ما يلاحظ على هذه المادة أنها تحكم واقعة سابقة على صدورها وتسلب حقوقا تم اكتسابها فى الماضى فبما يميط قرار لجنة التوفيق اللثام عن حق العمال المطلق فى المعاملة بنظام سنة ١٩١٩ إذا بالمادة ٢٢ من القانون المذكور تحد من هذا الذى كشف عنه قرار لجنة التوفيق وتحرم العمال من أجر العمل الذي قاموا به فى الماضى والذى يستحقونه من غير منازع فهل يملك المشرع أن يفعل ذلك ؟

واحتجت المذكرة بنص المادة ٢٧ من الدستور الملغى كما احتجت بما رآه رجال الفقه بالاجماع إذ قرروا أن حق المشرع فى إهدار الحقوق المكتسبة فى نفاذ التشريع الجديد مشروط بأن يكون مستهدفا فى ذلك تحقيق مصلحة عليا للجماعة تغلب فى الميزان مصلحة الأفراد ذوى الحقوق المكتسبة وبعد إيراد مقتبسات مما قال به الفقهاء فى مصر وفى فرنسا جاء فى المذكرة :

« ماهى المصلحة العليا وما هو الهدف الأسمى الذى حرص المشرع على تحقيقه ومن أجله ضحى بحقوق العمال المكتسبة وجعل المادة ٢٢ من الاتفاقية تهدر حقوقا تم اكتسابها فى الماضى ؟ مهما تكلفنا حسن الظن بالمشرع ، فاننا لانستطيع العثور على أثر لهذه المصلحة العليا أو الهدف الأسمى فلا مناسبة وضع الاتفاقية ولا الهدف الذى قصد تحقيقه من المادة ٢٢ ولا الدور الذى يجب أن تضطلع به الحكومة إزاء شركات الامتياز

لاشيء من هذا يمكن أن يسعف الحكومة بمقصد سليم تقول أنها ضحت فى سبيله بكل الضمانات الدستورية » .

وقد أردفنا من ناحيتنا بمذكرة قلنا فيها إن المشرع يجب أن يستعمل سلطته التشريعية لتحقيق المصلحة العامة فلا يتوخى غاية غيرها ولا ينحرف عنها إلى غاية أخرى وإلا كان التشريع باطلا وإن الاسراف فى تقرير الأثر الرجعى يعد انحرافا في استعمال السلطة التشريعية وإن قناة السويس مرفق من مرافق الدولة ويجب أن يكون هدف الدولة فيما تضعه بشأنه من تشريعات أو تبرمه من اتفاقات تحقيق مصالح البلاد العليا لا إهدار مصالح حقوق طائفة من أبناء البلاد هي أولى الناس برعاية القانون ، إبتغاء إثراء شركة قناة السويس على حساب تلك الطائفة ، والبرلمان الذى وافق على نص المادة ٢٢ من اتفاق ٧ مارس سنة١٩٤٩ قد تورط فيما تورط فيه ، لأن الوزير المختص وقتئذ قد تواطأ مع شركة قناة السويس وأخفى الموقف عن العمال ، ولم يقدم عنه شيئا لمجلسى البرلمان،فوافق المجلسان على نص تلك المادة العجيبة دون أن يقدرا خطورة النتائج المترتبة عليها من مساس بقرار لجنة التوفيق ، ببور سعيد الصادر فى ٢٧ مارس سنة ١٩٤٨ ،واستندنا إلي ماقرره العميد ديجى من أن هناك قانونا أعلى قد وجد قبل أن توجد الدولة ذاتها، وأن كل تشريعات الدولة حتى التشريعات الدستورية يجب أن تخضع لهذا القانون الأعلى الذى هو من خلق النظام الاجتماعى وليس وليد إرادة المشرع ، وكذلك استندنا إلى ماقرره رئيس مجلس الدولة السابق فى بحث له من أن كل عمل تأتيه الدولة أو الأفراد لتحقيق التضامن الاجتماعي هو عمل مشروع يحميه القانون وكل عمل يتعارض مع هذا المعنى هو عمل غير مشروع يمنعه القانون قبل أن يقع ويترتب عليه الجزاء إذا ماوقع ، فالدولة ليست إذا إلا مركزا لهذه المرافق مجتمعة تقوم عليها وتكفل بقاءها غير منقطعة وليس لأحد ولو كان الحاكم أن يفرض إرادته ولو تعارضت مع الارادة القانونية ولا طاعة للحاكم فى معصية القانون فاذا كانت إرادة

السلطة الحاكمة ولندعها تتمثل فى تشريع واجب على المحكوم طاعتها فليس ذلك لأن إرادتها أعلى من إرادة المحكوم أو لأنها تتمتع بسلطان مزعوم بل لأن هذه الارادة تتفق فى حقها وفى غايتها مع القانون .

ومع كل هذه الأسانيد الفقهية وغيرها ، رأت محكمة القاهرة الابتدائية الوطنية فى حكمها الصادر فى ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٣ فى القضيــة رقم ٩٢٦ سنة ١٩٥١ كل مصر رأيا لم يهدم حق العمال ، بل على العكس يتفق معهم فى النظر كما يستفاد من أسباب الحكم وكل ماهنالك أن منطوق الحكم خالف الأسباب إذ قضي بعدم اختصاص المحكمة بنظر الدعوى لانعدام ولايتها ومما قالته محكمة أول درجة ضمن أسباب حكمها :

« وحيث أن النقابات المدعية تقرر أنه إذا صح فى الجدل أن التشريع موضوع النزاع قانون فى حقيقته ، فهو باطل لعدم دستوريته، نظرا لاخلاله بالحقوق المكتسبة ، هــذا من جهة ومن جهة أخرى فهو باطل أيضا لأنه ينطوى على انحراف فى استعمال السلطة التشريعية ، نظرا لاخلاله بمبادىء الدستور العليــا التى تقوم على فكرة التضامن الاجتماعى ومن بينها احترام الحقوق المكتسبة وعدم مجاوزة التشريع للغرض المخصص الذى رسم له .

« وحيث أنه يتعين إذا البحث فيما إذا كان من سلطة القضاء النظر فى دستورية القوانين .

« وحيث أن آراء الفقه وأحكام المحاكم قد اختلفت فى سلطة القضاء في دستورية القوانين فيرى فريق من الفقهاء أن المحاكم المصرية ليس لها حق رقابة دستورية القوانين ويستندون فى ذلك إلى الأسباب التى أخذت بها المحاكم الفرنسية ومن تبع رأيها من الفقهاء الفرنسيين وهو عدم جواز بحث دستورية القوانين موضوعا والوقوف عند مراجعة الأركان الشكلية ، حتى لا يكون لها أن تعرقـل تنفيذ القوانين الصادرة من السلطة التشريعية وحتى لا يقع اخلال فى مبدأ فصل السلطات إذ أن التصدى لبحث دستورية القوانين الصادرة من السلطة التشريعية إهدار لهذا المبدأ عن طريق تدخل السلطة

القضائية فى عمل السلطة التشريعية] مما يعطل عملها ويرى فريق آخر جواز رقابة السلطة القضائية على القوانين لأن هذه الرقابة تقوم على أساس مبدأ الشرعية وأن هذه الرقابة من طبيعة عمل القاضى ذلك أن الرقابة على تصرفات الحكام هي من أهم القواعد الأساسية في أية حكومة قانونية ، إذ أنه فى كل حكومة عادلة ، لا بد من خضوع الحكام جميعا لمبدأ الشرعية فى تصرفاتهم، سواء أكانت قوانين أو لوائح ، أم قرارات ، أم إجراءات فردية ، ومن ثم فلا يستقيم القول بأن القواعد التى عينها الدستور للسلطة التشريعية لا رقيب عليها سوى ضمير أعضاء هذه السلطة ومسئوليتهم الأدبية أمام الأمة ، كما أن وظيفة القاضى هى تطبيق القانون بايجاد الحل القانونى للنزاع المطروح عليه وهو ملزم بتطبيق قوانين البلاد العادية كما أنه أيضا ملزم باحترام الدستور الذى هو القانون الأساسى للدولة ومن المسلم به أنه إذا تعارضت لائحة مع قانون وجب ترجيح الأخير لأنه أعلى ، وبهذه المثابة يعتبر أقوى من اللائحة، وكذلك إذا تعارض قانون عادى مع دستور وجب إعلاء كلمة الأخير ، باعتباره القانون الأعلى وذلك بالامتناع عن تطبيق القانون العادى الذى هو أدنى ، وقد أثير الدفع بعدم دستورية القانون رقم ٣٧ الصادر فى ١٦ من سبتمبر سنة ١٩٢٣ بتعديل المادة ١٥١ عقوبات الخاص بمعاقبة من ينشر أخباراً ثورية يحبذ فيها تغيير النظم الأساسية للدولة أمام محكمة الجنايات التى حكمت بالعقوبة عام ١٩٢٤ وأمام محكمة النقض التى رفضت الطعن وطرح الأمر بعد ذلك على إحدى المحاكم الجزئية بشأن عدم دستورية قانون الانتخاب الذى عدل أثناء غيبة البرلمان عام ١٩٢٥ لمناسبة إضراب العمد ورفض استلامهم لدفاتر الانتخاب ، وفى ٥ من ديسمبر سنة ١٩٣٠ أصدرت محكمة النقض حكما بصحة القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٢٩ الذى صدر أثناء إيقاف الحياة النيابية ذلك الايقاف الذى صدر به الأمر الملكى رقم ٤٦ فى ١٩ من يوليو سنة ١٩٢٨ ، وقد أصدرت محكمة القاهرة الابتدائية فى ١ مايو سنة ١٩٤١ حكما أخذت فيه بقاعدة عدم دستورية القانون أخذا صريحا استندت فيه إلى ما قرره رجال الفقه وما ذهبوا إليه من حجج بيد أن محكمة الاستئناف

قضت بالغاء هذا الحكم مرتكنة فى ذلك إلى حجج الرأى المخالف وقد أثير هذا الدفع بعدم دستورية القوانين أمام محكمة الجنايات المختلطة فبحثته، وقضت برفضه فى قضية الجناية المختلطة رقم ١٤ لسنة ٧٣ ق المحكوم فيها بتاريخ ٩ من ديسمبر سنة ١٩٤٨ وقالت إن كل ما تملكه فى هذا الشأن هو التحقق مما إذا كانت الشروط الشكلية لوجود القانون فى ذاته قد توفرت ، أم لا ، من حيث الاقتراع عليه وإصداره ونشره ، والشروط اللازمة لوجوده إذا صدر فى غيبة البرلمان ، وأخيرا قضى مجلس الدولة ، فى حكمه الصادر فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٤٨ ، بأنه ليس فى القانون المصرى مايمنع المحاكم المصرية من التصدى لبحث دستورية القوانين بله المراسيم بقوانين سواء من ناحية الشكل أو الموضوع . أما القول بأن فى هذا التصدي إهداراً لمبدأ فصل السلطات بتدخل السلطة القضائية فى عمل السلطة التشريعية بما يعطل تنفيذه، فانه يقوم على حجة داحضة ، إذ على العكس من ذلك ، فان فى هذا التصدى إعمالا لهذا المبدأ ، ووضعا للامور فى نصابها الصحيح ، ذلك أن الدستور المصرى إذ قرر مبدأ الفصل بين السلطات ، دون أن يصرح به ، قرنه بمبدأ آخر أكده ضمنا ، وجعله متلازما معه، حين قرر فى المادة ٢٣ أن استعمال السلطات ، يكون على الوجه المبين بالدستور ، وبذلك جعل استعمال السلطات لوظائفها ينتظمه دائماً تعاون متبادل بينها ، على أساس احترام كل منها المبادىء التى قررها الدستور ، فالمبدآن متلازمان ، يسيران جنبا إلى جنب ويكمل أحدهما الآخر ، وبغير ذلك لا تنتظم الحياة الدستورية ، لأنه إذا أهدرت إحدى السلطات مبدأ من مبادىء الدستور ، تكون قد خرجت عن دائرة المجال المحدد لاستعمال سلطتها ، وإذا جاز لها أن تتخذ من مبدأ فصل السلطات تعلة تتذرع بها فى اهدارها للدستور ، لانتهى الأمر إلى فوضى لاضابط لها ، مما يقطع بأن التزام كل سلطة من تلك السلطات لمبادىء الدستور هو خير الضمانات لاعمال مبدأ فصل السلطات ، بل ولتدعيم البنيان الدستورى جميعه ، فمبدأ فصل السلطات بهذا المعنى لا يتعارض إطلاقا مع الرقابة القانونية لدستورية القوانين بل أن هذه الرقابة هى فى الواقع عامل لحفظ التوازن بين

السلطات الثلاث ، لاستعمال كل منها سلطتها على الوجه المبين بالدستور ، فاذا كان الدستور قد قرر في المادة ٣٠ منه ، أن السلطة القضائية تتولاها المحاكم ، فانه قد ناط بها تفسير القوانين وتطبيقها فيما يعرض عليه من شتى المنازعات ، ويتفرع عن ذلك أنها تملك الفصل عند تعارض القوانين ، في أيها الواجب التطبيق ، إذ لا يعدو أن يكون هذا التعارض صعوبة قانونية فيما يتولد عن المنازعة فتشملها سلطة المحكمة في التقدير وفي الفصل لأن قاضى الأصل هو قاضى الفرع فاذا تعارض قانون عادى مع الدستور في منازعة من المنازعات التي تطرح على المحاكم فقامت بذلك لديها صعوبة مثارها أي القانونين هو الأجدر بالتطبيق وجب عليها بحكم وظيفتها القضائية أن تتصدى لهذه الصعوبة وأن تفصل فيها على مقتضى أصول هذه الوظيفة ، وفي حدودها الدستورية المرسومة لها ، ولا ريب في أنه يتعين عليها عند قيام هذا النزاع أن تطرح القانون وتهمله وتغلب عليه الدستور وتطبقه بحسبانه القانون الأعلى الأجدر بالاتباع . وهي في ذلك لا تعتدى علي السلطة التشريعية ، ما دامت لا تضع لنفسها قانونا ولا تقضى بالغاء قانون ، ولا تأمر بوقف تنفيذه ، وغاية الأمر أنها تفاضل بين قانونين قد تعارضا فتفصل في هذه الصورة وتقرر أيهما أوفى بالتطبيق ، وقد صدرت أحكام من مجلس الدولة تؤكد الحكم سالف الذكر من ذلك ماقضى به في ١٨/٤/٥٠ و ٢٦/٦/٥١ و ٧/١١/٥١ بحيث أصبح مبدأ رقابة القضاء لدستورية القوانين مقررا في قضاء مجلس الدولة بمصر ، راجع في ذلك مجلس الدولة السنين الأولى والثانية والثالثة ، ففي الأولى بحثان قيمان للأستاذ السيد على السيد وكيل مجلس الدولة والدكتور عبد السلام ذهني في رقابة القضاء لدستورية القوانين ، وفي السنة الثالثة عدد يناير سنة ١٩٥٢ بحث للدكتور السنهورى في مخالفة التشريع للدستور والانحراف في استعمال السلطة التشريعية عقد فيها الباحث مقارنة بين الحالتين انتهى منها إلى أن الجزاء واحد في التشريع المخالف للدستور حيث تكون فيه السلطة التشريعية مقيدة ، والتشريع المنطوي علي انحراف في استعمال السلطة التشريعية ، حيث تكون هذه السلطة تقديرية ، لان كليهما

باطل ، وإنما يختلف التشريع الغير دستورى ، عن القرار الادارى الباطل ، فاذا رفعت دعوى الالغاء بطريق مباشر أمام القضاء الادارى ، فانه فى القرار الادارى الباطل سواء كان القرار فريدا أو تنظيما ، تكون محكمة القضاء الادارى مختصة وتقضى بالالغاء ، أما فى التشريع غير الدستورى ، فالمحكمة غير مختصة ولا توجد هيئة أخرى تختص بذلك ، ولا يمكن أن توجد هذه الهيئة إلا إذا وجد نص فى الدستور ينشىء محكمة عليا تكون مختصة بالنظر فى دستورية القوانين ، وأما إذا كان الطعن بطريق غير مباشر فى صورة الدفع بالبطلان ، فهنا تتجلى رقابة القضاء على دستورية التشريع ، ذلك أن الخصم إذا استند إلى تشريع يطلب تطبيقه ودفع خصمه ، ببطلان هذا التشريع لأنه غير دستورى ، فالمحكمة وإن كانت لا تملك أن تحكم ببطلان التشريع يجب عليها إذا تثبتت من عدم دستوريته أن تستبعد تطبيقه ، وذلك لسببين : أولهما أنه من الأصول المقررة أن تلتزم المحكمة فى تطبيقها للتشريعات المتفاوتة فى القوة ، تطبيق المشروعات الأعلى ، عند تعارضه مع تشريع أدنى منه ، والسبب الثانى أن مبدأ فصل السلطات ومردها جميعا إلى الدستور ، يقضي بأنه لا يجوز أن تعتدى سلطة على أخرى ، فاذا وضعت السلطة التشريعية تشريعا غير دستورى لم تستطع أن تجبر السلطة القضائية علي تطبيقه دون الدستور ، وإلا كان فى هذا اعتداء على السلطة القضائية من السلطة التشريعية وكلتاهما مستقلة عن الأخرى وكلتاهما خاضعة للدستور ، ومن ثم فانه مادام أن دستورنا المصري لا يشتمل على نص ينشئ محكمة عليا للنظر فى دستورية القوانين وهو فى الوقت ذاته لا يشتمل علي نص يحرم النظر فى هذه الدستورية فلايجوز لأية محكمة مصرية أن تقضي فى دعوى أصلية بالغاء تشريع غير دستورى ، ولكن يجب علي كل محكمة أن تمتنع عن تطبيق التشريع الذى يتعارض مع الدستور ، إذا دفع أمامها بعدم دستوريته ، لأن الدستور هو الأولي بالتطبيق ، ويكون قضاء المحكمة باستبعاد التشريع غير

الدستورى ذا حجية نسبية فلا يحتج به إلا فى القضية بالذات التى استبعدفيها هذا التشريع أما فى قضية أخرى تنظرها محكمة ثانية أو المحكمة الأولى ذاتها فلا يتحتم التقيد بهذا القضاء ويجوز للمحكمة أن تأخذ بعكسه فتقضى بأن التشريع لا يتعارض مع الدستور وهذا النظر الذي تضمنه بحث الدكتور السنهورى فى خصوص أن المحاكم المصرية لا تملك الفصل فى دعوي أصلية بالغاء تشريع غير دستورى . وإنما تملك الامتناع عن تطبيق هذا التشريع عن طريق الدفع أمامها بعدم دستوريته إذا استند الخصم فى دعوي مقامة من الغير إلى تشريع غير دستوري يطلب تطبيقه، اذ عندئذ يتعين على المحكمة استبعاد التشريع الغير دستورى تأسيسا على أن الدستور أولى بالتطبيق — هذا النظر هو ما استقر عليه قضاء مجلس الدولة منذ أن صدر الحكم الأول فى ١٠ من فبراير سنة ١٩٤٨ .

وحيث أن النزاع الحالى إنما هو دعوي أصلية الأساس فيها هو اطراح تشريع غير دستورى واعتباره كأن لم يكن والقضاء باستبعاد ذلك التشريع وتركه جانبا واعتباره كأن لم يكن ، انما هو الغاؤه ومن ثم فانه على هدى القواعد المتقدمة لا تختص المحاكم المصرية بالفصل فيه وذلك لأن الطعن فى التشريع انما رفع بالطريق المباشر وليس فى صورة دفع بالبطلان فى منازعة مقامة من الخصم استند فيها الى ذلك التشريع .

« وحيث أنه دون تطرق الى بحث دستورية التشريع موضوع النزاع فان هذا التشريع قد صدر فى الشكل القانونى الصحيح ونشر فى الجريدة الرسمية بعد أن أقره البرلمان وصدق عليه الملك إذ ذاك وأصدره .

« وحيث أنه مع ذلك فلا جدوي من التصدى لهذا البحث بعد صدور الأمر فى ١٠ من ديسمبر سنة ١٩٥٢ باعلان سقوط دستور سنة ٢٣ إذ أن التشريعات المعمول بها الآن ومن بينها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٥٢ أصبحت

تستند فى شرعيتها إلى إقرار السلطة الفعلية لها وهى السلطة التي تستجمع بين يدها السلطة التشريعية وقد أقرت السلطة الفعلية وهى الحكومة فى الدعوى الحالية التشريع المطعون فيه .

وحيث أنه ترتيبا على ما تقدم يتعين الحكم بعدم اختصاص المحاكم بنظر الدعوى الحالية لانعدام ولايتها فى الفصل فى دعوى أصلية بالغاء تشريع غير دستورى ، ومن ثم فلا جدوى من بحث دعوى الضمان التى تقوم على الدعوى الأصلية » .

خامسا : صندوق المعاشات

ولعل أهم وأخطر الدعاوى التي رفعتها النقابات بالنسبة للشركة هى الدعوى رقم ٣٦٠٦ سنة ١٩٥٣ تجارى كلى مصر الخاصة بطلب نقل صندوق معاشات عمال الشركة وموظفيها من باريس إلى القاهرة وتقديم حساب عنه وتعيين خبراء حسابيين وحراسا قضائيين وهذه الدعوى قد رفعت من مكتبنا و نظرت بجلسة التحضير التجارى بمحكمة القاهرة الابتدائية في ٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ ، وأثناء نظرها دفعت الشركة بعدم اختصاص القضاء التجارى ، وكان دفعها أوهى من خيط العنكبوت وقد قضت الهيئة بضم الدفع للموضوع ، وتأجل نظرها أمام التحضير لجلسة ١٠ اكتوبر سنة ١٩٥٤ ، وقد طلبنا الحكم فيها على الشركة فى مواجهة وزارات الشئون الاجتماعية والتجارة والصناعة والمالية ونظراً لخطورة هذه القضية ، نورد فيما يلى نص صحيفة افتتاح الدعوى :

« ١ — ورد في عقد تأسيس شركة قناة السويس الصادر به الفرمان الصادر من والى مصر محمد سعيد فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ نظام توزيع حصص الشركة فى صافي الايراد على الشركاء في المادة ٦٣ من نظام

الشركة الأساسي ، وهذه المادة حددت المستحقين في صافي إيراد الشركة في خمسة بنود :

البند الأول : الحكومة المصرية بنسبة ١٥ ٪

البند الثانى — المؤسسون الذين تعينهم الحكومة المصرية بنسبة ١٠ ٪ وهم الذين يكونون قد أدوا خدمات فى المشروع جعلتهم فى نظر الدولة المصرية أهلا لهذه الميزة .

البند الثالث — أعضاء مجلس الادارة بنسبة ٣ ٪ .

البند الرابع — المستخدمون بنسبة ٢ ٪ تخصم من صافي إيراد الشركة لتكوين مال يصرف فى المعاشات والاعانات والتعويضات والمكافآت .

البند الخامس — المساهمون في الشركة وينالون ٧٠ ٪ من صافي الايراد .

وحيث أن تعيين المستحقين لما فى الايراد بهذا الترتيب الذى ورد فى المادة ٦٣ المشار إليها جعلهم جميعا شركاء ، مما يخول كل طائفة منهم الحق في محاسبة الشركة ، ولا تعتبر ميزانيتها صحيحة إلا إذا حصلت على مصادقة الطوائف المذكورة ، على الدخل والمنصرف حتى لا يغبن أى مستحق ، بمبالغة فى النفقات ، أو تلاعب يكون من شأنه التقليل من صافي الايراد فى سنة من السنين ، ولا أدل على مساواة المستخدمين فى هذا الحق بحاملي الأسهم ، وهو الأمر الذى يخولهم التصويت فى الجمعية العمومية ، من أن النص المتقدم قد أوردهم فى البند الرابع قبل أن يتكلم عن حاملى الأسهم ، وذلك بغير تحفظ أو تمييز بين فئة وأخرى إلا فى النسب المئوية وهذا لا يؤثر على الحق فى المشاركة .

وقد أكد هذا النظر فرديناند دى لسبس مؤسس الشركة ، إذ قرر فى أكثر من وثيقة أن العمال شركاء فى الشركة .

وحيث أن الشركة التي يمثلها المدعي عليه الأول قد ضربت بتلك النصوص والمبادىء عرض الحائط .

وحيث أن المدعى عليه الأول قد استغل المخالفة التى درجت الشركة على ارتكابها إذ حولت مكتبها الادارى فى باريس إلى مركز رئيسى خلافا لنظامها الأساسى ، وللاتفاقات المبرمة مع الحكومة المصرية وراحت تحصل رسوم المرور فى الخارج بدلا من تحصيلها فى هذه البلاد ، وتبعا لذلك امتنعت الشركة المذكورة عن تقديم حساب عن المبالغ التى تقتطع ، منذ افتتاح القناة للملاحة فى سنة ١٨٦٩ ، لحساب صندوق المعاشات ، وجعلت أمر هذا الصندوق بحيث بقى سراً مكتوما لا يعرف أصحابه عنه شيئاً ولا عن أوجه استغلال المال الطائل الذى يقتطع بنسبة ٢ ٪ .

وحيث أنه قد تناهى للطالبين أن الشركة التى يمثلها المدعى عليه الأول قد أنشأت العمارات فى الخارج من مال هذا الصندوق واستغلت هذا المال وفوائده فى الأوجه التى تراها .

وحيث أنه كان ينبغي أن يكون هذا الصندوق فى مصر وتحت إشراف لجنة تديره وتستغله فى الأوجه المفيدة وتحافظ عليه وتصرف فى المعاشات وغيرها من الأوجه التى عينتها المادة ٦٣ من نظام الشركة الأساسي .

وحيث أن مخالفة الشركة لهذا لا تعفيها من تقديم الحساب لأصحاب المصلحة فى أى وقت يطلبونه وتقديم كافة الضمانات التى تمنع التلاعب فى هذا المال ، الذى يعد ملكا لأصحابه لا للشركة التي احتفظت به فى الخارج واستخدمته حسب هواها .

وحيث أن موعد انتهاء أجل الشركة وحلها يقترب عاما بعد عام ويوما بعد يوم ، فالشركة إما أن تصفى قبل الأجل الذى عينه عقد الالتزام وهو يوم ١٦ من نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وأما أن تصفى فى التاريخ المذكور ، وهو الحد الأقصى المتبقى من حياتها .

وحيث أنه بعد أن تسلم المرفق لا يسهل الرجوع عليها بالحقوق المعلقة فى ذمتها ، وهى تقدر فيما يتعلق بهذا الصندوق حتى الآن بما يزيد عن عشرة ملايين من الجنيهات حسب الرواية التى ترددها الشركة التى يمثلها المدعى عليه الأول .

وحيث أن هذا الخطر يخول أصحاب الحقوق الحق فى طلب نقل الصندوق إلى مصر وتقديم حساب مفصل عن دخل هذا الصندوق وفوائد المال الذى تجمع فيه وأوجه الصرف منذ ابتداء التزام الشركة حتى تاريخ تقديم الحساب ليتعرف كل مستحق فيه من المستخدمين ماله فى هذا الصندوق ويطمئن إلى حصوله على حقه فى الأوقات التي يتقرر له أن يصرف هذا الحق من الصندوق طبقا للأغراض التى عينتها المادة ٦٣ سالفة الذكر .

وحيث أنه علاوة على هذه المصلحة وهى من الخطورة بمكان كبير ، توجد مصلحة أخري بالنسبة للذين خرجوا من خدمة الشركة فعلا أو ماتوا ولهم حقوق ولم يصلهم نصيبهم من هذا الصندوق ولا سيما أن سوابق الشركة التى يمثلها المدعى عليه الأول والتي سجلتها بعض الأحكام القضائية تدل على أنها حرصت على تمييز أناس وحرمان آخرين والامتناع عن تطبيق مبدأ المساواة المطلقة لأناس يشتغلون فى مؤسسة واحدة .

وحيث أنه فوق ماتقدم وفى منازعات أخرى امتنعت الشركة التى يمثلها المدعي عليه الأول عن صرف أموال أخرى مستحقة فى ذمتها وألزمتها بها قرارات هيئة التحكيم وتلاعبت فى أوراقها ، وفى كشوف الأجور على نحو لايدع محلا للاطمئنان لادارتها لصندوق المعاشات ، فيدها على هذا الصندوق فى نظر القانون تعتبر يد الأمين على ماأئتمن عليه ولم تدع الشركة بتصرفاتها محلا للثقة والاطمئنان لمصير أموال أصحاب هذا المال .

وحيث أن الشركة التى يمثلها المدعى الأول وقد أحست بأن الوقت قد حان لمحاسبتها على هذا الصندوق وأوجست خيفة بدأت تلوذ بأقلية من المستحقين فى الصندوق متجاهلة الأكثرية لابتداع نظام لهم من شأنه اقحام بعض شركات التأمين الموجودة فى الخارج فى نصيب من هذا الصندوق .

وحيث أن ما اتخذ بهذا الخصوص حتى الآن يعد مخالفا للقانون مخالفة بالغة حد الخطورة والاستمرار فيه فوق كونه يحمل الشركة بالمسئولية ويلزمها بالتعويض لأصحاب الحقوق الذين يراد الاضرار بهم فانه يهدد أموال صندوق المعاشات .

وحيث أن الشركة التى يمثلها المدعى عليه الأول قد خالفت التشريع العالى وخصوصا المادة ٤٧ من القانون ٣١٧ لسنة ١٩٥٢ الذى يفرض عليها أن تسجل الصندوق وهى لم تفعل شيئا بهذا الخصوص مما يقطع بسوء النية والتبييت للاضرار بأصحاب الصندوق .

وحيث أن الطالبين يمثلون الكثرة العظمى من المستحقين فى الصندوق وهم طوائف العمال .

وحيث أن القانون المنظم للنقابات قد خولهم الدفاع عن هذه الحقوق وأمثالها واتخاذ سائر الاجراءات القضائية لدفع الخطر عن حقوق أعضاء النقابات التى يمثلونها .

وحيث أن هذا الحق قد تأكد للنقابات الثلاثة والتى سجلت وصادقت عليها وزارة الشئون الاجتماعية .

وحيث أن الطالبين بهذه الصفة يحق لهم مطالبة الشركة التى يمثلها المعلن إليه الأول بما يأتي : ـ

أولا ـــ نقل أموال صندوق المعاشات المبينة بالفقرة الرابعة من المادة ٦٣ من نظام الشركة الأساسى من الخارج إلى مصر .

ثانيا ـــ تقديم حساب عن الأموال الموجودة فى هذا الصندوق منذ انشائه إلى تاريخ الفصل فى هذه الدعوى وما حدث من تصرفات ، مع مسئولية الشركة عن أوجه التبذير التى كان من شأنها الاقلال من نسبة الـ ٢ ٪ المستحقة سنويا للصندوق .

ثالثا ـــ اعطاء الضمانات القانونية التى تكفل عدم التلاعب فى صندوق المعاشات أو تهريب أمواله إلى الخارج ، أو الصرف منه فى أوجه مخالفة للقانون أو حرمان المستحقين فيه من كل أو بعض حقوقهم ، أو استغلال تلك الأموال فى أوجه لا يوافق عليها المستحقون ، وذلك لا يتأتى الا بوضع إدارة هذا الصندوق فى عهدة لجنة يمثل فيها أصحابه ، وخصوصا النقابات التى يمثلها الطالبون ويكون التمثيل بحسب نسبة الحقوق فيه .

وحيث أنه من غير اخلال بحق الطالبين فى اتخاذ الاجراءات التحفظية التى تكفل دفع الاخطار التي تهدد صندوق المعاشات بما فى ذلك الحراسة القضائية ريثما تتم المحاسبة وتسلم الحقوق .

وحيث أن المعلن اليه الثانى قد نيط به السهر على تنفيذ تشريع العمل ، وصيانة حقوق العمال ضد رب العمل .

وحيث أن المعلن إليه الثالث قد نيطت به مراقبة تصرفات الشركة المعلن إليها الأولى ومنع ارتكابها من التصرفات المخالفة للقانون أمثال تصرفها فى صندوق المعاشات موضوع الدعوى الحالية .

وحيث أن المعلن إليه الرابع بوصفه وزيراً للماليه مختص بمنع تهريب الأموال المصرية إلى الخارج واستغلالها والتصرف فيها فى الخارج، وأموال صندوق المعاشات تمثل جزءاً من الاقتصاد القومي .

وحيث أنه لتلك الاعتبارات رأي الطالبون إدخال السادة المعلن إليهم الثانى والثالث والرابع ليقوم كل بواجبه فى حدود اختصاصه تمكيناً للطالبين من حقهم في صندوق المعاشات ، مع حفظ الحق فى الرجوع عليهم متضامنين مع المعلن إليه الأول في حالة التقصير أو الامتناع عن تنفيذ القانون .

بناء عليه

أنا المحضر سالف الذكر قد أعلنت المدعى عليهم جميعاً وتركت لكل واحد منهم صورة من هذا وكلفتهم بالحضور أمام محكمة القاهرة الابتدائية الوطنية الكائنة بميدان أحمد ماهر « باشا » باب الخلق سابقاً بجلسة يوم الأحد ٦ ديسمبر سنة ١٩٥٣ الساعة الثامنة أفرنكى صباحا أمام الدائرة الثالثة التجارية تحضير .

لتحضير هذه الدعوى وحتى بعد تحضيرها وإحالتها للمرافعة ليسمع المدعى عليه الأول بصفته فى مواجهة المدعى عليهم الثانى والثالث والرابع الحكم بالزامه بما يأتى :

أولا — نقل صندوق المعاشات الخاص بمستخدمي شركة قناة السويس والذى تتألف أمواله من الحصة المبينة بالمادة ٦٣ فقرة ٤ من نظام الشركة الأساسى ، من الخارج إلي القاهرة وإيداعه بخزانة بنك مصر .

ثانياً — تقديم حساب مفصل عن هـــذا الصندوق من حيث الدخل والمنصرف مع بيان جميع أقلام الحساب مؤيدة بالمستندات ، للطالبين وذلك منذ إنشاء شركة قناة السويس إلى تاريخ الفصل فى هذه الدعوى ، وفى حالة امتناع الشركة عن تقديم هذا الحساب يطلب الطالبون الحكم عليها :

(ا) بغرامة يومية قدرها ألفا من الجنيهات لكل يوم تتأخر فيه عن تقديم الحساب منذ التاريخ الذى يقضي فيه بتقديم الحساب .

(ب) تعيين خبراء محاسبين مصريين لمراجعة جميع حسابات الشركة تفصيلا منذ تأسيسها حتى يمكن أن تتبين أموال صندوق المعاشات .

ثالثاً — تعيين الطالبين حراسا على صندوق المعاشات ريثما ينقل إلى مصر ويصفى الحساب بين الشركة والمستحقين فى هذا الصندوق وتعيين الجهة التى يناط بها الاشراف عليه وإدارته فى الأوجه التى أنشيء من أجلهـا وفى الحدود التى عينها القانون ، وفي البلد الذى يجب أن يوجد فيه .

رابعا — إلزام المدعى عليه الأول بصفته بالمصاريف القضائية ومقابل أتعاب المحاماة .

خامساً — شمول الحكم بالنفاذ العاجل وبلا كفالة وحفظت كافة حقوق الطالبين القانونية الأخرى .

سادساً — قضية معاشات العمال :

رفعت النقابات النزاع رقم ٣٤٨ سنة ١٩٥٣ أمام هيئة التحكيم بمحكمة استئناف القاهرة بالطلبات الآتية التي ما زالت قيد البحث :

(١) احتساب معاش العمال على أساس متوسط الأجر اليومي الناتج من مجموع ما يتقاضاه العامل سنويا من أجور يومية وإعانات إلخ ...

(٢) اعتبار متوسط الأجر اليومي الناتج من الحساب المذكور في البند الأول هو الأجر الذى تضرب فيه الأرقام التى حددتها الشركة في جدول المعاش الصادر فى لائحة العمال لسنة ١٩١٩ .

(٣) احتساب المعاش على أساس عدد سنوات الخدمه التى يقضيها العامل فى الشركة منذ التحاقه بالعمل حتى تاريخ إحالته إلى المعاش على الاطلاق .

سابعاً — قضية مصاريف الانتقال بنسبة ١٠ ٪ ومواعيد العمل .

فى النزاع رقم ١٧٣ سنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة قررت الهيئة بجلسة ١٠ / ١٢ / ١٩٥٣ :

أولا — تقرير حق عمال الشركة الذين يقيمون ببور سعيد وتكلفهم الشركة بالعمل ببور فؤاد في بدل انتقال بواقع ١٠ ٪ من أجرهم اليومى العادى ليومية العمل بأكملها .

ثانياً — رفض الطلب الثانى الخاص بمواعيد العمل .

وعلى الرغم من عدم جواز الطعن فى قرارت هيئات التحكيم بنص صريح فى القانون فقد طعنت الشركة لدى محكمة النقض فرفض طعنها ، وطعنت لدى محكمة القضاء الادارى بمجلس الدولة ولم تفصل فى الطعن بعد .

ثامناً — مصاريف السفر :

طالبت النقابات فى النزاع رقم ٣١٤ سنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة بمنح العمال المصريين ما يساوى القيمة التى تدفعها الشركة للعامل الأجنبى كنفقات سفر إلى الخارج ولمسافة تصل إلى باريس وقيام الشركة بمحاسبة العمال المصريين عن هذه الميزة بالنسبة للماضى من تاريخ التحاق كل عامل بالشركة باعتبار أن المساواة مفترضة منذ ذلك التاريخ .

وسند المطلبين المتقدمين مبدأ المساواة التامة بين العامل المصرى والأجنبى فى جميع الحقوق والمزايا ، وهو مبدأ مقرر ومسلم به ، ولكن هيئة

التحكيم قررت رفض المطلبين المتقدمين وأخذت بما دفعت به الشركة وهى الاعتبارات التى من أجلها تميز عمالها الأجانب بنفقات السفر ولو كانوا مولودين ومتوطنين فى مصر قائلة أن قلوبهم تهفوا إلى مواطن أجدادهم الأصليين .

تاسعاً — نظام يومية العمل واحتساب الأعمال الاضافية وأعمال يوم الراحة :

وفى النزاع رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٣ تحكيم القاهرة قررت الهيئة « اعتبار أن وقت العمل الفعلى هو كل الوقت الذى يكون العامل فيه تحت تعرف الشركة على أن يحسب وقتاً إضافياً يستحق عنه أجراً إضافياً ، كل الوقت الذى يكلف فيه العامل بالتواجد تحت تصرف الشركة أو يضطر فيه للبقاء بمكان العمل بعد انتهاء اليومية العادية والتى يستحق عليها العامل أصلا أجر ٨ ساعات مضافا إليه ٢٥ ٪ .

قضايا العمال المقول بتبعيتهم لمقاولين :

وما زالت الشركة حتى الآن تستخدم طوائف متعددة من العمال ، وتقيم بينها وبينهم ستارا بقصد حرمانهم من الحقوق والمزايا المقررة لهم فتزعم أنهم يتبعون مقاولين تستخدمهم خصيصا كمجرد ستار ، بيد أن هؤلاء العمال يشتغلون فى أماكن فى مقار أعمال الشركة ويتلقون منها الاوامر والتوجيه وهى التى تختارهم وتفصلهم بمعرفة رجالها الاداريين ، وتقتصر علاقتهم بمن يسمى مقاولا ، على قيامه بصرف الأجر لهم والشركة هى التى تدفع هذا الأجر .

ومن الحالات الصارخة التى رفعت عنها منازعات أمام هيئات التحكيم وبعضها صدرت فيه أحكام طعنت الشركة فيها لدى مجلس الدولة وبعض هذه المنازعات لم يفصل فيها تلك التى أقامها عمال الجناين بالاسماعيلية وقد سبق

أن قضى مجلس الدولة لصالحهم وقرار أنهم يتبعون الشركة مباشرة وما المقاول إلا ستاراً وعمال الجناين والنظافة ببورسعيد ، وعمال المقاول المسمى بدران وعمال مدام جيران وغيرهم .

وهناك حالات أخرى كحالة عمال مخازن التموين التابعة للشركة وعمال النادى التابع للشركة وهؤلاء أنكرت الشركة كل صلة بهم على الرغم من صراحة المستندات المؤكدة لمسئوليتها عنهم .

حملات تأديبية

وإزاء تلك المنازعات التي أثيرت جردت الشركة حملات تأديبية على العمال ودست عملاءها بينهم لتحطيم وحدتهم وتمزيق صفوفهم ، وقد بدأت هذه الحملات ضد عمال مقاولى الباطن وعمال المخازن وعمال النادى ، بتشريد الكثيرين منهم ، واشهار عصا الأرهاب عليهم مستغلة رقة حالهم وحاجتهم إلى القوت الضرورى ، وقد ذهب الكثيرون ضحايا الدفاع عن حقوقهم .

ثم تفرغت الشركة لنقابات عمالها الأصلية ، فجربت مختلف الأساليب وقدر لها أن تغير بعض مجالس تلك النقابات .

* * *

نحن لا نحفل كثيراً بالقضايا الفردية ولكننا تصدينا لهذه المنازعات بكل ما أوتينا من قوة رجاء أن نضع حداً لطغيان الشركة وعدوانها على كرامة المصرى فى بلاده ، وأردنا أن نصفى جهد الطاقة بعض المشكلات التى نخشى أن تخلفها الشركة للدولة حينما ينتهي أجل الالتزام وفى الوقت نفسه يهمنا أن يثق المصرى العامل فى شركة قناة السويس بأن وطنه يحميه وبأنه ليس أقل مكانة من الأجنبى فالمصرى هو الذى ستئول إليه إدارة القناة قريبا ويجب

أن يمنح كل فرصة ترفع من حالته النفسية ومن قيمته المادية والمعنوية ولو أن الأمور سارت فى هذه البلاد سيراً صحيحا لكنا نفهم أن يسعى الأجنبى للمساواة بالمصري ، أما أن يكون العكس هو الذي حدث حتى الآن وألا يصل المصرى إل المساواة حتىالآن وأن تستخف الشركة بالأحكام والمبادىء التى تقررت دون أن يضرب على يدها فهذه مأساة تبعث على مزيد من القلق بالنسبة لمستقبل القناة .

وانا لنرجو أن تجد الدولة الفسحة من الوقت لمعالجتها وحل المشكلات القائمة بين الشركة حلولا عادلة ومعقولة تكفل كل قيام عامل بعمله على خير وجه وتهيء كل عامل وكل موظف للدور الكبير الذى سيطلب منه حينما تختفى الشركة وتقوم الادارة المصرية مقامها .

الحل الوحيد
تصفية الشركة

بعد عرض المشكلات المتقدمة،ماكان منها خاصا بادارة القناة واستغلالها، أو بعلاقة الشركة بالدولة مانحة الالتزام ، وعلاقتها بموظفيها وعمالها ، لانجد حلا لهذه المشكلات إلا أن تصفى الشركة ، وتقوم الحكومة بنفسها بادارة القناة ، وهذه ضرورة تفرضها اعتبارات أخرى أهمها :

أولا — التعارض بين وجود الشركة أو أية شركة غيرها ، وحقوق السيادة التى لمصر عل القناة ، وهى الحقوق التى لايمكن أن تباشر بمعرفة مؤسسة خاصة ، كما قدمنا .

ثانيا — نشأت هذه الشركة فى فجر النصف الثانى من القرن الماضى ، وهى أخطر مرحلة فى تاريخ استعمار الغرب للشرق ، وكانت مصر وقتئذ

مكبلة بأغلال ثقال ، وكان يحكمها معتوه تافه ، يقال له « محمد سعيد » ، وكانت في نظره كضيعة ورثها عن أبيه ، ولذلك جازت الغفلة ، وظفر دى لسبس بالالتزام ،وفرضت تلك الأوضاع التى عطلت نهضة مصر وتقدمها السياسي والاقتصادى ، قرابة مائة عام . وقد تطور الزمن ، وأضحت مصر جمهورية عظيمة كاملة السيادة والاستقلال ، فمن غير المتصور أن تظل رواسب القرن التاسع عشر على ماهي عليه ، وآن لنا أن نضع حدا للفوضى التى ترتبت على وجود شركة قناة السويس .

وما السبيل إلي ذلك ؟

رأى البعض تأميم الشركة ، وكانوا متأثرين فى هذا الرأى ، بما جرى في إيران ، على يد الرجل العظيم الدكتور محمد مصدق ، ولكن الظروف مختلفة ، وليس حتما أن نحاكى غيرنا ، دون تدبر فى النتائج . ولذلك لم أوافق على التاميم ، سيما وأن التأميم يقتضي تعويض المساهمين فى الشركة المؤممة ، وما نحن بحاجة لهذا .

وإنما دعوت للدخول فى أعمال الشركة من الآن ، واتخاذ الخطوات العملية السريعة لتصفيتها ، واعتبرت الفترة المتبقية من الالتزام مرحلة انتقال يجب أن تتم التصفية خلالها .

ولهـذا اقترحت قيام مرفق إدارى جديد ، باسم « وزارة شئون قناة السويس » ، وأفردت لبحث هـذه المسألة ، قسما موجزا ، وضعته فى نهاية هذا الجزء من الكتاب .



القسم الثانى

وزارة شئون قناة السويس

يرى البعض أن يظل إشراف وزارة التجارة والصناعة على شركة قناة السويس مستمرا ، بواسطة مصلحة وإدارة الشركات فى هـذه الوزارة . وأن يكتفى فى الوقت الحاضر ، بتشكيل لجنة من بعض القانونيين والفنيين للتحضير للتصفية وإعداد الجهاز المصرى الذى تناط به إدارة القناة ، وقال آخرون بانشاء مجلس لقناة السويس تابع لوزارة التجارة والصناعة، ويشترك فى عضويته مندوبون عن الوزارات المختلفة التى لهـا اتصال بأعمال شركة القناة .

ورأيت فى رسالتى التى وضعتها فى سنة ١٩٥١ ، أن تكون للقناة وزارة قائمة بذاتها ، وهى وزارة شئون قناة السويس ، وما زلت مقتنعا بأن هـذا هو الحل الأمثل ، للأسباب الآتية :

أولا ــ تختلف طبيعة قناة السويس فى إدارتها واستغلالها عن جميع المرافق الأخرى التى تستغل بمعرفة شركات احتكار، والتى تعد مرافق تجارية بحتة ، ويدل تاريخ القناة الطويل ، والظروف التى عاصرتها على أنها كانت وستظل محورا تدور حوله سياسة مصر الخارجية ، فمن الخطأ البين أن تظل كغيرها تحت إشراف وزارة التجارة والصناعة ، التى لا يمكن أن يمتد اختصاصها إلى مسائل سياسية أو أن تباشر اتصالا دبلوماسيا ، على أى نحو كان .

هذا ونحن نغض من قيمة قناة السويس وأهميتها ، حينما نضعها على قدم واحد مع غيرها من المرافق كالترام أو مصر الجديدة أو غيرها .

ثانيا ــ ضخامة وتنوع أعمال الادارة والاستغلال ، وضخامة إيراد القناة ، وما يقتضيه ذلك من تخصص وتركيز ، مما يستوجب قيام وزارة لشئون القناة ، تنفرد بأعظم مسئولية تحملها وزارة من الوزارات .

ثالثا ــ إن العالم كله يتطلع إلى مصر ، ليرى ماذا هى صانعة بقناتها ، وعملاء مصر الذين ينتفعون بالقناة ، هم الدول صاحبة الأساطيل الحربية والتجارية التي تجتاز القناة، وشركات الملاحة العالمية التى تقف الدول الكبرى

من ورائها ، فلو فرض أن اختلت إدارة المرفق أو تعثرت لأى سبب كان بعد زوال شركة قناة السويس ، ولو لفترة مؤقتة ، فانا لانستطيع أن نتنبأ بالنتائج الخطيرة التى تترتب على ذلك ، والضغط السياسى الذى نستهدف له .

وقد ملأت شركة قناة السويس أرجاء الأرض طوال مائة سنة بدعايتها وألقت فى روع الجماعة الدولية أنها أعظم مؤسسة فى الكرة الأرضية ، دقة ونظاما ، وأنها استطاعت بذلك أن تكفل استمرار الملاحة العالمية فى القناة.

وهذا كله يقتضينا مبالغة في الحرص على سلامة الملاحة واستمرارها فى القناة ، ويجب أن يثبت الجهاز المصرى الجديد أنه أكثر كفاية ومقدرة من شركة قناة السويس ، وقد تدعو الحاجة لأن يكون لهذه الوزارة المقترحة نظام يختلف تماما عن الأنظمة الحكومية ، ولا يخضع للروتين ولا للقيود المعروفة .

ونحن لانطعن إدارتنا المصرية أو نعرض بها ، إذا اقتضانا الحرص المتناهى على مستقبل القناة ، أن نوصى بعدم استخدام أى موظف سبق له العمل فى إدارة أخرى ، لا لسبب إلا لاختلاف نوع العمل والروتين ، وضرورة معالجة الأمور بعقلية لم تتأثر قط بالدولاب الحكومي .

رابعا — يجب أن تتوفر فيمن يقومون بادارة القناة معارف خاصة ، وتجارب خاصة ، تختلف عما يحتاج إليه الموظف في أية مصلحة أخرى ، والالمام بالشئون البحرية والملاحية وباللغات الأجنبية ، ضرورة لاغناء عنها كما أننا محتاجون للاتصال بالعالم بأسره ، شرقه وغربه .

ولذلك لابد من أن يكون البناء جديدا فى مختلف جزئياته ، وملائما للعمل الضخم الذى سيؤول إلينا .

* * *

فى سنة ١٩٥٢ التقيت فى لاهاى بالدكتور عبد الحميد بدوى ، الذى أكن لشخصه كل تقدير ومحبة ، فأشار على بالعدول عن فكرة وزارة للقناة، والمطالبه بأن يكون لها ديوان كديوان المحاسبة أو ديوان الموظفين،

أو بعبارة أخرى مصلحة حكومية كبيرة لها استقلال فى عملها وميزانيتها عن الوزارات . ولهذا الرأي وجاهته ، وإنما المشكلات التى تثيرها القناة يوميا ، والتى تتصل بسياسة الدولة العليا اتصالا مباشرا ، لاتقف عند حد ، ولذلك يستحسن أن يكون الرئيس الأعلى للمصلحة أو الديوان المقترح عضوا فى مجلس الوزراء ، حتى يستطيع أن يحيط المجلس أولا بأول ، بكل مسألة ، ويشترك معه المجلس فى المسئولية ، وفى هذا ضمان كبير .

وإني أذهب فى اقتراحى ، إلى حد القول ، إنه فى الفترة المتبقية من الالتزام وبعدها ببضع سنوات ، أى إلى أن يتم الاستقرار ، وسير الدولاب كعقارب الساعة ، قد يكون من صواب الرأى ، أن تسند الوزارة الجديدة إلى أقوى رجل فى الدولة ، وهو رئيس مجلس الوزراء ، أو إلي نائبه على الأقل ، فمصر تتصل بالجماعة الدولية عن طريق قناة السويس ، ويجب أن يكون هذا الاتصال عن طريق أقوى الشخصيات فيها .

* * *

نرجو أن تقوم الوزارة المقترحة على الفور .

والمدة المتبقية من التزام شركة قناة السويس هى أربعة عشر عاما ، وهى فترة قصيرة جدا ، بالنسبة لما يجب أن ننهض به من الأعمال ، فى خلالها .

ويختلف اختصاص وزارة شئون القناة ، قبل ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ عنه بعد هذا التاريخ ، كما سنبين فى الفصول التالية .



الفصل الأول

اختصاص الوزارة المقترحة

يقتصر البحث فى هذا الفصل على بيـــان اختصاص الوزارة المقترحة ، فى مرحلة الانتقال ، أى الفترة المتبقية من أجل التزام شركة قناة السويس.

فى هذه الفترة ، يجب أن تضع الوزارة الجديدة نصب عينها ثلاث مسائل على جانب كبير من الأهمية :

(١) رقابة الحكومة على شركة القناة .

(٢) تصفية المشكلات القائمة ، حتى إذا انتهى أجل الالتزام ، لا تبقى مسألة ما معلقة ، ولا يتأجل تسليم المرفق دقيقة واحدة .

(٣) إعداد الجهاز المطلوب لادارة القناة .

وفيما يلى تفصيل لهذه المسائل :

رقابة الحكومة على الشركة

تجرى هذه الرقابة حاليا بمعرفة وزارة التجارة والصناعة ، ومفروض أن تقوم الحكومة بوساطة مندوبها لدى الشركة بنصيب آخر من الرقابة والاشراف ، وأن يكون الأعضاء المصريين فى مجلس إدارة الشركة ممثلين للمصالح المصرية .

أما وزارة التجارة والصناعة ، فقد أخذت على كاهلها مراقبة تنفيذ الاتفاقات المبرمة بين الشركة والحكومة ، ولاسيما اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وأنشأت إدارة صغيرة خاصة بشركة قناة السويس ، وتابعة لادارة الشركات المساهمة فى الوزارة .

وممـا يستوقف النظر أن مرتب رئيس تلك الادارة لايبلغ مرتب أصغر كاتب فى شركة قناة السويس، وذلك بغض النظر عن كفاية ونزاهة موظفى وزارة التجارة والصناعة ، ولكن هذا المظهر مضافا اليه الخوف من احتمال المسئولية جعل تلك الادارة الصغيرة تنطوى على نفسها فى حجرة بمبنى المجمع، فلم تقم بنصيب يذكر من الاشراف على الشركة . ولعلها تشعر دائمـا بأن الشركة تتمتع بجـاه عريض ، وهذا الشعور حال مرارا دون حمل الشركة على النزول على حكم القـانون ومراعاة نصوص الاتفاقات المبرمة بينها وبين الحكومة .

ولم يحدث قط أن قام موظف مصرى بالتفتيش على أعمـال الشركة ، وفحص دفاترها وأوراقها ، والوقوف على مختلف تصرفاتها ، وهـذا تقصير ، إذ لا يوجد قانون أو اتفاق يحول دون ذلك ، ولا ندرى من المسئول عن هذا التقصير ؟ !

ويكفى أن تراجع المكاتبات التى تبودلت بين وزارة التجارة وبين الشركة فى مسألة ما ، كمسألة قرارات التحكيم الصادرة لصالح العمال وإصرار الشركة على مخالفة الأحكام ، ووقوف إدارة قناة السـويس متفرجة ، وهى لا تملك شيئا حيال الشركة العاتية .

هـذه الحالة المؤلمة يجب أن تنتهى بمجرد قيام الوزارة الجديدة التى تستطيع أن تضع جميع أعمـال الشركة وشؤونها المختلفة تحت رقابتها وسيطرتها التامة .

وأما تمثيل الحكومة لدى الشركة بواسـطة مندوب أو قومسير ، فقد كان فى العهود المـاضية مهزلة ، إذ كان الاختيار مجرد محاباة لرجل من أولى النفوذ يريد أن يقبض ثلاثة آلاف من الجنيهات من خزينة الشركة ، ويستمتع بالسفر إلى باريس بين حين وآخر ، دون أن يفعل شيئا .

ولـكن حكومة الثورة قد وفقت إذ اختارت لهذا المنصب أحد رجال القانون ، ووزير سابق لوزارة التجارة والصناعة وهو الأستاذ الدكتور

بهجت بدوى ، ويبدو حتى الآن أنه يقـدر مسئوليته ويدرك أعباء منصبه الخطير وأنه يريد أن يلعب دورا هاما فى تصفية الشركة واستلام المرفق منها. ونحن نتمنى له كل خير ، وندعو له بالتوفيق والصحة الغاليـة ، ونعتقد أنه بكفايته وسمعته الطيبة يستطيع أن يفعل الـكثير .

تمثيل الحكومة فى مجلس الإدارة والجمعية العمومية

ومصر ممثلة في مجلس إدارة الشركة بخمسة أعضاء هم السادة محمود فخرى، وشريف صبرى ، وواصف غالى ، وأحمـد عبود ، وعلى الشمسي ، وقد وقع الاختيار على الأربعة الأولين فى العهد الماضى ، واختير الأستاذ على الشمسى فى عهد الثورة ، وهو من غير شك أصلح الأعضاء الخمسة للقيام بواجبه ، فالأستاذ على الشمسى يمت بنسب لقضية القناة ، ولا نستطيع أن ننسى موقف والده المشرف فى مشكلة مد الامتياز فى سنة ١٩١٠ ، وشجاعته، ووطنيته ، كما أن ماضي الأستاذ على الشمسى فى تاريخ الحركة الوطنية ، وتمرسه على مسائل القناة ، وقت أن كان مندوب الحكومة لدى الشركة ، وكفايته فى الشئون الاقتصادية والمـالية ، ونزاهته وشممه ، كل ذلك ينهض مبررات قوية لوجوده فى مجلس إدارة الشركة .

ونحن لا ننكر على رجل مثل الأستاذ واصف بطرس غالى علمه ونزاهته وقوة خلقة ، ولـكن صحته متهدمة ، وإنا لندعو له بطول العمر ، ولـكن كان أولى بأستاذ مثله أن يقتدى «بادوارد هوريو» حينما تنحى عن رئاسـة الجمهورية ورئاســة الجمعية الوطنية فى فرنسا قائلا إن السن قد تقدمت به ، ومن الثجني أن يحرم بلاده ممن هم أحسن منه صحة وأقوى على احتمال تبعات منصبه .

ونعترف للسيد محمود فخرى بأنه رجل فاضل ، وكان سـفيرا من الطراز الأول ، وله ما له من متانة الخلق ونبل الطباع ، ولـكن لم نسمع صوتا قط

الأستاذ فخرى فى اجتماعات مجلس إدارة شركة القناة أو الجمعية العمومية ، وكان يجب أن يكون للمصريين أصوات مدوية فى تلك الاجتماعات وأن يقوموا عوج الشركة ، فكان موقفه سلبيا على طول الخط ، ولعله بلغ من العمر ما يفرض عليه أن يخلى مقعده لغيره من مواطنيه ، ولا سيما أنه غنى عن مكافأة العضوية ونفقات السفر إلى باريس .

وأما المهندس احمد عبود فهو شعلة نشاط وشعلة ذكاء ، ومهما اختلف الناس فى الحكم عليه فلا ينكر فضله على الاقتصاد القومى إلا جاحد أو حقود . ولكن كنا نرجو أن نرى موقفا كريما واحدا لعبود حيال شركة قناة السويس ، وهو الثعلب الذى لا يمكن أن تخفى عليه أساليبها ، فماذا فعل عبود بعضويته حتى الآن ؟ !

لا شىء ، فيما نعلم .

وبقى ابن الذوات ، السيد شريف صبرى ، الذى عين فى عهد ابن شقيقته فاروق ، من باب التدليل والمجاملة ، وهو لا يصلح لغير الصالونات ، فلأى داع يعطل هذا المقعد الذى يشغله ، ومصر أشد ما تكون حاجة للانتفاع به .

منذ افتتاح القناة ، حرمت مصر من أن يكون لها صوت أو رأى فى الجمعية العمومية ، حتى وقت أن كانت مساهمة بنسبة ٤٤ ٪ .

ومنذ أن مثلت فى مجلس إدارة الشركة لم تنتفع قط بهذا التمثيل ، ولما طالبت بمقاعد فى مجلس الادارة ، لم تكن تعنى الحصول على مكافآت توزع على عدد من بنيها وإنما حاولت أن تشترك فى توجيه سياسة الشركة ومراقبة أعمالها ، فلم يتحقق ذلك قط .

واجب الوزارة المقترحة أن تركز بداخلها ، مختلف نواحى النشاط التى تقدم الكلام عنها ، وأن تصدر تعلياتها للأعضاء المصريين فى مجلس الادارة ليعملو طبقا للتعليمات . وليس ثمة ما يمنع من إعادة النظر فى هذه العضوية ، ولو بالنسبة للبعض ، هذا ومن المحال أن نقر الشركة على ما تدعيه من أن

الجمعية العمومية هي التي تعين الأعضاء ، فالحكومة المصرية هي صاحبة الحق فى تعيين الأعضاء المصريين . وسوف يزيد عدد المقاعد التى يجب أن تشغل بمصريين طبقا لما جاء في اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، ونرجو أن تشغل بوطنيين ممتازين .

* * *

وجوب نقل مقر الشركة الرئيسى من باريس وتصفية مكاتبها بلندن ونيويورك

ولكي تكون رقابة الحكومة على الشركة مجدية وفعالة ، وحتى لا تفلت من يد الدولة المستندات الهامة ، والأوراق التى تحتاج إليها الدولة ، والمحفوظات التي ترجع إلى تاريخ افتتاح القناة ، ويجب أن تسلم إلى الحكومة مع القناة ، نرى أن تكون أول خطوة فى القضية هى حمل الشركة عل تنفيذ ما جاء بعقد الالتزام بأن تنقل مقرها الرئيسى إلى القاهرة بحيث تركز فى مصر ، ويجتمع فى القاهرة مجلس إدارتها وجمعيتها العمومية ، وبذلك يسهل وضع الشركه تحت رقابة الحكومة وإشرافها الفعلى .

وفى الوقت نفسه ، لاحاجة البتة لوجود مكتب الشركة بلندن ومكتبها بنيويورك ، فان ذلك يتنافى مع مصالح مصر العليا فى قناة السويس .

ويصح أن تبدأ مباحثة الشركة في هذا الأمر ، فاذا لم تذعن ، وجب أن تعامل بمقتضى القانون ، حتي وإن أدي إصرارها على المخالفة لفسخ عقد الالتزام .

تصفية المشكلات الحالية

وعلى الوزارة المقترحة أن تقوم من الآن ، بحصر المشكلات القانونية والمالية ، بين الشركة والحكومة ، وإيجاد حلول لها ، بالطرق الودية ،

ما استطاعت إلى ذلك سبيلا ، وقد يحتاج بعضها إلى خبرة وفحص ، ويحتاج البعض الآخر إلى تحقيق ودراسة ، فاذا فشلت الجهود الودية ، أحيل الأمر إلى القضاء الوطنى ، وهو جهة الاختصاص الوحيدة ، لتفصل فيه .

ويجب أن يتم هذا كله ، قبل حلول يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، بحيث لا تبقى مشكلة واحدة معلقة ، فتنتهى فترة الانتقال ، ويسير الدولاب الجديد فى موعده المتفق عليه ، من غير هزات ، فان أخشى ما نخشاه ، أن تتظاهر الشركة فى المدة المتبقية بحسن النية ، وتتقمص ثوب الحمل الوديع ، ثم تثير المتاعب والعراقيل فى آخر لحظة ، محاولة أن تخلق رأيا عاما عالميا معاديا لهذه البلاد . ونحن نقدر حالة الشركة النفسية ، وضيق صدرها كلما اقترب موعد جلائها وحرمانها من ذلك الكنز الثمين ، الذى لا يمكن أن تجد مثله فى أية بقعة من بقاع الأرض . وبعد استغلال دسم امتد نحو مائة سنة لا نظن أن الشركة تعدم الوسائل التى تستخدمها للعب والكيد ، والعمل فى الظلام ، رجاء أن تؤخر خروجها من هذه الجنة الأرضية . ولذلك لابد من وضعها أمام الأمر الواقع ، وتصفية كل مسألة بينها وبين الدولة ، عاجلا لا آجلا .

ونحن نكتفى بالاشارة إلى بعض المشكلات ، على سبيل المثال ، لا على سبيل الحصر ، فيما يلى :

إلغاء الاتفاقات الباطلة

نرى ضرورة تشكيل لجنة من بعض القانونيين الممتازين ، يقتصر عملها على مراجعة جميع الاتفاقات التى أبرمت بين الشركة والحكومة المصرية ، ابتداء من فرمان محمد سعيد فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ إلى اتفاق ممدوح رياض فى ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، سواء أكانت هذه الاتفاقات فى صيغة عقود ، أو مكاتبات تبادلها الطرفان .

والغرض من المراجعة ، حصر الاتفاقات الباطلة ، وقد أشرنا إلى بعضها في الأبواب المتقدمة ، وبيان أوجه البطلان ، توطئة لالغائها بجرة قلم .

ولا تملك الشركة أن تعترض على إلغاء الاتفاقات الباطلة ، وهي إما أن تذعن وإما أن تلجأ للجهة القضائية المختصة وهي محكمة القضاء الادارى ، لتقول كلمتها التي ينزل عليها الطرفان .

وهناك اتفاقات مجحفة بمصلحة الدولة ، ولكن لاحيلة للطعن فيها ، ولا تملك الدولة إلا أن تعمل على تحديد التزامات الطرفين المالية ، مع بقاء الاتفاقات الصحيحة قائمة .

ويبدو لنا ، ان اغلب الاتفاقات التي عقدت في ظل الاحتلال البريطاني ، ولم تكن للدولة فيها إرادة حرة ، قد تسربت من مصر ، ولا توجد أصولها في محفوظات الحكومة المصرية ، ولكن محفوظات الشركة في باريس غنية بكل ورقة ، وقد طالبنا بنقل اوراق الشركة من باريس إلي القاهرة ، وتستطيع الحكومة ان تكلف الشركة بتقديم اصول الاتفاقات والمكاتبات المتبادلة جميعها ، وقبل بيان حكم القانون يجب أن تفحص التوقيعات التي تحملها بمعرفة خبراء للتأكد من ان كل اتفاق قد ابرم فعلا وبالصيغة التي تدعيها الشركة ، وبعد التأكد من صحة التوقيع والمكتوب في كل اتفاق يجب معرفة صفة من وقع نيابة عن الحكومة فقد صدرت مكاتبات من أناس لا يملكون أن يقيدوا الدولة وهذه مسألة قانونية يجب ان تصفى .

وبعد ذلك يقتضى الحال ترجمة الأوراق ترجمة صحيحة بمعرفة مترجمين رسميين ، إذ أن النص العربي هو الذي يعمل به طبقا للقانون .

محاسبة الحكومة لشركة القناة

بينا في غير موضع من هذا الكتاب أن الشركة مدينة للحكومة في أموال طائلة ، فقد كانت تقدر ميزانيتها وتبالغ في ابواب النفقات دون أن يكون

للحكومة دخل في ذلك ، وهذه مسألة يجب ان يعاد فيها النظر ، لمعرفة ماللحكومة من حقوق مالية قبل الشركة ، وهناك اراض استولت عليها الشركة وتصرفت فيها بالاستغلال او باعتها من غير وجه حق ، ولابد من تحديد هذه الأراضى وتقويمها ومساءلة الشركة عن التعويض وغيره مما تلتزم به قبل الدولة .

وهناك اخطاء فى تطبيق عقد الالتزام والعقود التالية وتصرفات مخالفة للقانون ارتكبتها الشركة وترتب على ذلك تعريض مصالح الدولة لأضرار جسيمة ويجب ان يقدر التعويض عنها .

وكذلك قامت الشركة ببعض نواحى الاستغلال فى ميناء بور سعيد وغيرها ، وتمتعت بالاعفاء الجمركى من غير وجه حق ، وهذه الأمور وما إليها يجب ان تحصى ويقدر عنها التعويض بالطريق الودى او القضائى .

وعدا ماتقدم لا يمكن اغفال العشرة فى المائة من صافى الايراد وهى النسبة التى تدفعها الشركة لغير مستحقين وتسميهم مؤسسين ولم يصدر بتعيينهم دكريتو او فرمان او مرسوم كما جاء فى عقد الالتزام ، وكل مبلغ تحصله الشركة من رسوم المرور ، ويدفع لغير مستحق يجب ان ترده إلى بيت المال لأن إيراد القناة يعتبر اصلا حقا خالصا للدولة فيما عدا ما تنازلت عنه بنص صريح ولمستحق معروف ، ولا يمكن ان يكون تصرف الشركة صحيحا إلا إذا قدمت بأسماء المؤسسين فرمانا موقعا عليه من والى مصر ، والبينة على من ادعى واليمين على من انكر .

وتحديد حقوق الدولة ، يتم أولا ببيان الأسس القانونية لتلك الحقوق المالية وهذا بحث تختص به اللجنة القانونية فى الوزارة المقترحة ، وبعد ذلك يأتى دور المحاسبين القانونيين ، وقد يستعينون بخبراء هندسيين أوغيرهم لبيان هذه الحقوق بالأرقام ، ويجب أن نعرف مركزنا أولا ونستوثق منه ثم نبدأ مباحثة الشركة للتسوية الودية أو التقاضى ، وقد يكون هناك مجال للمقاصة إذ تدعى الشركة أنها طبقا لاتفاق ظفرت به فى سنة ١٩٢٠ ستحصل من

الحكومة على أثمان الآلات والمهمات وبعض المنشئات الثابتة فيما عد الأراضى التي أقيمت عليها .

القضايا المطلوب من الحكومة رفعها

نكاد نوقن بأن الشركة سوف تركب رأسها ، ولن تتفق على المسائل التى تقدم الكلام عنها بالطرق الودية ، وما على الحكومة فى هذه الحالة إلا أن تستخدم سلطتها التى خولها القانون إياها ، وإن كان للشركة ثمة اعتراض فباب محكمة القضاء الادارى بمجلس الدولة مفتوح أمامها على مصراعيه .

هذا وهناك أقضية سوف تضطر الدولة نفسها لرفعها ، كقضايا التعويض التي أشرنا إليها ، ويقتضى الحال تعيين نخبة ممتازة من رجال القانون لحصر هذه القضايا وتكييفها وإعداد ملفاتها ، فى أقصر مدة ممكنة ، مع الاستعداد للدفاع عن حقوق الدولة بمجرد رفع تلك القضايا .

ولا نود أن نشير بشىء من ناحيتنا ، فلسنا ممن يستبدون برأيهم وإنما نطالب بفحص كل حالة على حدة ووضعها تحت المجهر ، ثم يتحدد الموقف بعد الدراسة الدقيقة ، وتبادل مختلف وجهات النظر .

جهة الاختصاص هى المحاكم الوطنية دون سواها

ونعود فنؤكد ما سبق أن ذكرناه في هذا الكتاب ، من أن المنازعات التى تنشأ بين الشركة والحكومة المصرية ، تختص بالفصل فيها المحاكم الوطنية المصرية دون سواها ، وذلك بنص صريح فى الاتفاقات التي أبرمت فى أيام اسماعيل ، بعد أن سوى الخلاف بينه وبين الشركة ، وقد أوردنا النص فى الباب الأول من هذا الكتاب .

ونرجو ألا يقع البعض فى خطأ ويخيل إليه أن هناك شبهة اختصاص للقضاء الدولى كمحكمة العدل الدولية فى لاهاي فالنص الذى أشرنا إليه ، قد حسم فى هذه النقطة ، وهذا بغض النظر عن الشذوذ الذى حدث إذ أضحت الحكومة البريطانية مساهمة فى الشركة ، وبغض النظر عن وجود مصالح لبعض الحكومات الأجنبية ، ولن يظهر معترض قط على اختصاص القضاء الوطنى دون غيره بكل خلاف يقوم بين الشركة والحكومة ، والشركة نفسها مسلمة بذلك ولا تستطيع أن تماري فيه .

إعداد الجهاز الفنى والإدارى

وما دام أن الدولة ستحل محل الشركة فى إدارة القناة ، فواجب الوزارة المقترحة أن تبادر منذ الآن باعداد الجهاز المصرى الفنى والادارى ، على أكمل وجه منذ الآن ودون إضاعة أى وقت ، وسنفصل بعض النقط الخاصة بهذه المسألة فى الفصل التالي ، إذ لا نستطيع أن نكتفى بمجرد الاشارة إليها فلعلها أهم مسألة ستقوم بها وزارة شئون قناة السويس فى مرحلة الانتقال .

* * *

ولا يقتصر اختصاص وزارة شئون قناة السويس على المسائل القائمة بين الدولة وبين شركة قناة السويس وإنما يتسع هذا الاختصاص بحيث يتناول مسائل أخرى كتصفية المنازعات القائمة بين الشركة وعمالها وموظفيها وضمان الحقوق المالية للعمال والموظفين ، حينما تزول هذه الشركة كحقوق المعاش وصندوق المعاشات وغير ذلك ، إذ لا ينبغي أن تخلف الشركة للدولة تركة مثقلة بالديون .

وإلى جانب شئون القناة الخاصة بالادارة والاستغلال توجد المشكلات الأخرى التي تثيرها القناة كمشكلة الملاحة وحرية المرور والسهر على تطبيق معاهدة القسطنطينية فى ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨ وهذه المسائل يتناولها اختصاص الوزارة المقترحة وينبغى أن تنشأ إدارات خاصة بها كما ستوضح فى بيان تكوين هذه الوزارة .

الفصل الثاني

كيفية التصفية وإجراءاتها

يجب على الشركة ، وهى التى تدير الملاحة فى القناة لحساب الحكومة المصرية ، وتخضع لسلطانها ، أن تقدم للحكومة فى مرحلة الانتقال ، كل معونة ممكنة ، لتصفية المشكلات التى تقدم بيانها ، وانهاء الوضع الحالى ، وقيام الادارة الحكومية التى ستحل محلها فور انتهاء أجل الالتزام .

وقد تكون المعونة المطلوبة من الشركة أوراق وبيانات تضعها تحت تصرف مندوبى الحكومة ، أو تنفيذ أوامر تصدر إليها ، لادخال تعديلات فنية وغيرها على الأوضاع الحالية ، أو غير ذلك مما لا يمكن التكهن به وإنما يطرأ أثناء عملية التصفية .

والمعونة المطلوبة من الشركة ، ليست منحة تفرضها المجاملة ، وإنما هى واجب يقتضيه عقد الالتزام ، وأى تخاذل أو تقصير من ناحيـة الشركة أو تراخ فى تنفيذ الأوامر التى تصدر إليها ، يبيح للدولة أن تضع يدها على موجودات الشركة ، وتنهى عقد الالتزام فى الحال .

ولو فرض أن اضطرت وزارة شئون القناة لهذا الاجراء فى مرحلة الانتقال ، فانه لن يكون عسيراً أن تقوم الوزارة بنفسها بادارة الملاحة فى القناة فوراً وتستطيع فى هذه الحالة ، أن تستصدر أمراً عسكريا يحتم على جميع العمال والموظفين أيا كانت جنسياتهم بالاستمرار فى أعمالهم ، لحساب الدولة مباشرة ، فيتبعون الوزارة الجديدة على الفور ويتلقون منها أوامرهم ، وأى اخلال يعرض المخل لمسئولية غاية فى الخطورة .

وبهذه الطريقة يكون لدى الوزارة فسحة للتصفية التدريجية فى الفترة

المتبقية فتستغنى عن خدمات من ترى الاستغناء عنهم وتعين من ترى تعيينهم ، وتتخذ أى إجراء تمليه المصلحة المصرية العامة وضمان استمرار الملاحة فى قناة السويس وما على المتضرر إلا أن يلجأ لجهات القضاء المصرى ولديه الفسحة من الوقت إن كان له حق يدعيه .

الدخول فى الأعمال من الآن

لن تكون التصفية ممكنة من وراء المكاتب ، وبعيداً عن منطقة العمل ، وإنما تبدأ الوزارة المقترحة بتعيين نواتها الأولى من الموظفين الفنيين والاداريين ، وتشكيل اللجان التى يقتضى الحال تشكيلها ، وهؤلاء يباشرون عملهم منذ الآن فى منطقة أعمال الشركة ببورسعيد والسويس والاسماعيلية .

ويبدأ العمل بحصر وجرد ومراجعة على نطاق واسع ، ويتناول الحصر والجرد المنشآت التى أقامتها الشركة فى فترة الالتزام . ووصفها فى السجلات وصفاً دقيقا نافياً للجهالة ، وتقدير قيمتها تقديراً مؤقتا ، سيهبط بطبيعة الحال بسبب الاستعمال ، عند ما يحل أجل سداد ثمن المنشآت التى يتبين حسب اتفاق سنة ١٩٢٠ أن الحكومة ستدفع ثمنها للشركة كأنقاض ، ولا تنطبق هذه الحالة على جميع المنشآت ، فيجب أن تعين فى السجلات المنشآت التى ستستولى عليها الحكومة مجانا وتلك التى ترى اللجنة القانونية أن الحكومة ستدفع قيمتها .

والأثاث المستخدم فى تلك المنشآت ، يدخل في التقدير والتثمين ، وذلك دون ارتباط باستلامه أو مشتراه فلا شك أن الشركة قد بالغت وأنفقت في الكماليات ، نفقات طائلة ، والدولة ليست ملزمة بمشترى هذا الأثاث فيصح أن تكلف الشركة بأخذ مالا تدعو الحاجة إليه ، وهذه المسألة ستكون موضع بحث بمعرفة القانونيين والفنيين من جانب الحكومة .

وأهم من المنشآت والأثاث ، موضوع الآلات والمهمات ومحتويات

المخازن ، ونحن لا ننكر أن الشركة قد زودت القناة بعتاد ضخم ، وإن تكن قد استهلكت ثمنه بضع مرات ، ولا بد من جرد هذا العتاد ، ووصف كل آلة ، وخصوصا الكراكات الماصة ، والأوناش العائمة ، والجرارات والصنادل والرفاصات ونحو ذلك ، وصفا غاية فى الدقة ، مع بيان طريقة إدارة كل آلة ، والوقود الذى يستعمل مثلا ، وتكاليف الادارة وما إلى ذلك ثم يوضع الضرورى فى قائمة والكمالى فى قائمة أخرى .

وقد تكون هناك آلات قديمة من طراز القرن التاسع عشر لا تصلح للاستعمال في الوقت الحاضر ، ومثل تلك الآلات يجب أن تعرف وتعين ، ولا نرى أن الدولة تلتزم بدفع ثمنها .

وفى تقدير أثمان الآلات والمهمات التى تلتزم الدولة بها ، يجب أن يراعى الاستهلاك ، كما أنه يجب أن يراعى في المنشآت ، القيمة الايجارية الحقيقية ، ويستنزل هذا من التكاليف .

وهناك عملية جرد المخازن ، وحصر وجرد موجودات الورش العمومية ، وهذه العملية ليست من المسائل الهينة ، وتستطيع إدارة الحصر والجرد ، فى وزارة شئون قناة السويس ، أن تستعين بمن تندبهم من الموظفين الفنيين فى مختلف مصالح الحكومة المصرية ، من وزارة الأشغال العمومية ومصلحة الموانى والمنائر ، والسكة الحديد والترسانة وغيرها ، بل قد يكون من المفيد جداً الاستعانة بسلاح المهندسين فى الجيش المصرى وغيره من الأسلحة .

ويجب أن نفهم الشركة ، أنه في فترة الانتقال ، وهى لا تزيد الآن على أربعة عشر عاما ، يفترض ضمناً أن جميع موجودات الشركة تحت حراسة اختيارية ، والحارس هو الدولة ، وإذا لم ترتض الحراسة الاختيارية فالحصول على حكم قضائى بالحراسة من أسهل الأمور .

ولدينا تجربة ما زالت شاخصة فى مرافق أقل أهمية كمرفق الاضاءة فى القاهرة ، فحينما انتهى عقد شركة ليبون تسلمت الحكومة آلات خربة ، وفى حالة سيئة ، ويرجع ذلك للفوضى التى كانت قد استشرت فى العهود

الماضية ، والآن لا يمكن السماح بتكرار تلك التجربة القاسية ، خصوصا وأن سلامة الملاحة واستمرارها فى القناة يتوقفان على سلامة الجهاز الذى يؤول للحكومة .

ولست رجلا فنيا حتى أستبيح لنفسى اقتراح احتياط بعينه يتخذ من الآن ، لمفاداة ما قد يحدث من لعب أو تخريب ، سواء كان متعمدا أو من قبيل الاهمال . ولكن قد يبدوا بداهة أن أول احتياط يصح أن يتخذ هو المراقبة المستمرة ، بل المراقبة اليومية من جانب وزارة شئون القناة لسير الجهاز وسلامته ، ويصح أن تعين الوزارة مفتشين، فنيين وغيرهم، يتواجدون فى مناطق نشاط الشركة ويراقبون سير الدولاب وسلامة الآلات والمهمات ولهم أن يصدروا أوامر تكليف للشركة تلتزم بتنفيذها ومراعاة مضمونها وهى لا تستهدف إلا إبقاء الدولاب الذى يدير القناة فى أحسن حال إلى أن يتم تسلم الحكومة للمرفق بأكمله .

وأرى أن يكون هؤلاء المراقبون أو المفتشون ، من رجال القوات المسلحة الذين يناط بهم عبء خطير ، ففى فترة الانتقال وبعدها ببضع سنوات لابد من أن يسود النظام ، والروح العسكرية فى سير دولاب القناة حتى نأمن الهزات والمفاجآت ، والأوامر التى تعطى للشركة ورجالها يجب أن تنفذ فى الحال والاجراءات التى تتخذ فى حالة الاهمال أو سوء النية يجب أن تفرض فى حزم متناه وأن تقبض وزارة شئون القناة على مختلف جزئيات العمل بيد من حديد ، ويجب أن نفترض فى الشركة سوء النية وما عليها إلا أن تقيم بمسلكها الدليل على عكس ذلك .

* * *

وكما تفرض الوزارة المقترحة رقابتها على المنشآت والآلات والمهمات ، والورش والمخازن ، وجميع متعلقات الشركة ودفاترها وأوراقها ومكاتباتها ، لابد أن تبسط هذه الرقابة على موظفى الشركة وعمالها ، على اختلاف أجناسهم ووظائفهم .

ونحن نعلم أن الشركة ، حينما أقامت ذلك الدولاب من الموظفين والعمال كانت بمعزل من رقابة الدولة مانحة الالتزام وإشرافها ، ولا يصح أن يحملنا سخاء الشركة فى معاملة رجالها على الاعتقاد بأنها أحسنت اختيار العناصر دائماً ، فهناك عناصر أجنبية رديئة وقع الاختيار عليها لاعتبارات لا شأن لصالح العمل بها ، فمثلا كانت الشركة تكافىء بعض الفرنسيين الذين قاتلوا أو جرحوا فى الميادين تحت الراية الفرنسية ، ورأت بلادهم أن تكرمهم بادخالهم فى تلك التكية ، دون أن يكون لهم تخصص سابق ، أو كفايات تسوغ إسناد الأعمال التى أسندت إليهم ، وهناك أجانب وقع الاختيار عليهم محليا لأن أمهاتهم أو قريباتهم كن يخدمن فى بيوت رجال الشركة الذين يملكون تعيين الموظفين والملاحظين مثلا ، بل هناك بعض المصريين تقول الشركة عنهم إنها اختارتهم فى وظائفها الادارية بطريق المحسوبية ووساطة باشوات وحكام العهد الماضى ، وقد تكفى مراجعة أسماء الموظفين ، ومعرفة قرابتهم بأولى النفوذ فى العهود الماضية ، لفهم الأسباب والبواعث التى لعبت دورها الأهم فى الاختيار ، وهناك آخرون كان جواز المرور بالنسبة لهم الثقافة الأجنبية التى حصلوا عليها فى مدارس الجزويت مثلا وتطبعهم بطباع الفرنسيين ، وهناك بعض من عرفتهم الشركة أثناء شغلهم لوظائف حكومية كانت تتصل بأعمال الشركة ولقاء الخدمات التى قاموا بها لمصلحتها منحوا بعض الوظائف وهؤلاء كونستبلات فى البوليس المصرى سابقا ، وعدا أولئك جميعا يوجد الدخلاء والمتمصرون ممن كانوا فى المؤسسات الكبيرة دائما حربا عوانا على هذه البلاد وأبنائها ومستقبلها ، وهم الذين لا يمكن أن يعمينا نفاقهم فى العصر الحالى عن ماضيهم وتنكرهم لمصر والمصريين ، والطعنات التى كانوا يصوبونها للمصريين من الخلف فى غابر الزمن والطرق الملتوية والمريبة التى نبغوا فيها للوصول إلى غاياتهم أو خدمة بعض أغراض الشركة غير المشروعة .

إن الشركة مشكلة تشكيلا غريبا ، ففيها مختلف العناصر ومختلف الميول،

ولقد نجحت فى ماضى الأيام فى خلق قومية لا وجود لها بين القوميات وإنما هى قومية شركة قناة السويس والتبعية لها والتفانى فيها .

وكل هذه الملاحظات لاتمنع من القول بأنه توجد بعض العناصر المصرية الأصيلة الممتازة فى خلقها وفنها وإيمانها بوطنها ، استطاعت أن تتسرب إلى بعض أعمال الشركة وتدخلها ، وعاشت حتى الآن وهى تتقلب على الجمر ، بسبب الاحساس الوطنى الذى تجرحه المظاهر الحالية ولكنها لم تستطع أن تفعل شيئا لأنها قلة تكاد تحصى على أصابع اليد .

يجب أن تعنى الوزارة المقترحة فى فترة الانتقال بمراجعة حالة كل موظف وكل مستخدم أجنبيا كان أم مصريا مراجعة دقيقة ، تكشف عن كفاية كل فرد وناحية تخصصه وتجربته وخبرته ، وهل يساوي الأجر والمزايا التي يحصل عليها أم لا ، وملابسات التحاقه بعمل الشركة ، ومسوغات تعيينه ، وإلى أى مدى كان مخلصا لهذه البلاد ، وهل فى ماضيه شوائب ولوثات أم أنه ماض نظيف ، ومدى صلاحيته أو عدم صلاحيته للأوضاع الجديدة ، وعلى الشركة أن تقدم لوزارة شئون القناة ملفات موظفيها وعمالها كلما طلب منها ذلك وتستطيع اللجنة المكلفة بالفحص والمراجعة أن تجمع معلوماتها من مختلف المصادر الرسمية وغيرها ولديها فسحة من الوقت لتصفية حالة كل فرد ، فالأجنبى الذى يثبت أنه خبير ممتاز ، بفنه وخلقه ، وأن من الخير أن ينتفع به ، وأنه محب لهذه البلاد ومستقبلها ، وأنه مستعد لأنه يتخذ منها وطنا له ، لانرى بأسا من أن يستخدم لحساب الحكومة المصرية ولو بنفس الشروط والمزايا التى يحصل عليها الآن ، فنحن لانتعصب لقوميتنا وإنما نراعي مصلحة البلاد العليا ولا نرى بأسا من الاستعانة بالفن الأجنبى بشرط ألا يكون ذلك ضارا بمصر من ناحية أخرى كأن يكون الأجنبى متصلا بدولة أجنبية نخشى أن تقف على أسرار العمل فى القناة وأسرار الملاحة وهى من المسائل الخطيرة التى يجب أن تحاط بسرية تامة .

والمصرى الصالح والمفيد ، يجب أن يطمئن إلى مستقبله وينال من الدولة كل الضمانات التى تكفل حصوله فى المستقبل على نفس الأجر والمزايا والمعاملة

السخية مادام ممتازا ولم يتلوث قلبه وضميره ، وأما الذين يتبين أنهم عالة ، أو أنهم قد تحللوا أو أنهم اختيروا فى ظروف مريبة ولأسباب مريبة ، أو أنه لاتتوافر فيهم الكفاية ومعيار الوطنية المطلوب، فأولئك يرصدون فى قوائم وبمجرد انتهاء أجل الالتزام يقصون عن منطقة القناة ، مع الشركة وشأنها شأنهم تماما .

إن الانتقال من حال إلى حال مشكلة غاية فى الدقة، ولا يمكن الانتظار حتى السنة الأخيرة من الالتزام بل يجب أن تتخذ الاجراءات العاجلة لهذه التصفية التى تتناول الأفراد كما تتناول بقية أجزاء الجهاز وأن يتم ذلك كله نتيجة بحث ودراسة عادلة ومجردة عن الهوى ، فى المدة المتبقية .

* * *

ونرى أن تضع الوزارة المقترحة نصب عينها المشكلات القائمة بين الشركة وعمالها وموظفيها ، الموجودين فى الخدمة ، وأرباب المعاشات ، فتحمل الشركة على تسوية كل ماهو مطلوب منها لهؤلاء تسوية عادلة وإعطاء كل ذى حق حقه، لكى لانبقى بعض المشكلات معلقة وترث الدولة تركة ثقيلة، وأموال الشركة ضامنة لتسوية حقوق الغير قبلها ، ويجب أن يمكن أولئك العمال والموظفون من حقوقهم بالكامل ، قبل أن تجلو الشركة .

وهناك التزامات للموظفين والعمال قبل الشركة تستمر بعد انتهاء أجل الالتزام ، ومنها المعاشات والصندوق الموجود حتى الآن فى الخارج ، ومن العبث أن تناط إدارة هذا الصندوق فى المستقبل بشركات تأمين أو بنوك موجودة فى الخارج ، فحينما تختفى الشركة وتحل لن يجد الموظفون والعمال أمامهم إلا الحكومة المصرية ، والحكومة فى غنى عن أى متاعب تجد من هذه الناحية ، ولذلك يدخل فى محاسبة الشركة ويعتبر جزءا لا يتجزأ من هذه المحاسبة كل حق يكون مطلوبا فى الحال أو فى المآل من الشركة لأحد عمالها أو موظفيها أو لأى فرد أو مؤسسة فى هذه البلاد .

ولايختلف الحال مع الشركة عن الموقف مع الشركات العالمية التى تستقدم لتنفيذ عقود الأشغال العامة ، فقد جرى العمل مع هـذه الشركات ألا يتم التخالص معها إلا بعد أن تبرىء ذمتها من كل حق للغير فى هـذه البلاد ، ويجب أن تستعمل هذه الطريقة مع شركة قناة السويس مع مزيد فى الاحتياط وأخذ الضمانات إذ المفروض أن حيـاة هذه الشركة سوف تنقضى بانقضاء الالتزام .

هذا وفى الفترة المتبقية ليس ثمة ما يمنع وزارة شئون القناة من أن تدرب من ترى تدريبهم من العناصر الجديدة على أعمال الشركة وعلى الدولاب الحالى ومن أن تنتزع من يد الشركة بعض الأعمال شيئا فشيئا وتباشرها بنفسها حتى تكون التصفية تدريجية وليس فى المبادىء العامة فى القانون مايحول دون ذلك ونعود فنكرر أن القناة قناة مصر وأن الشركة ليست إلا وكيلا والأصيل حر فى اختيار الطريقة المثلى لضمان مصالحه والاطمئنان للمستقبل .

ولكل تلك الاعتبارات طلبنا بأن تدخل الوزارة المقترحة فى أعمال الشركة صغيرها وكبيرها منـذ الآن حتى إذا حل الأجل المقرر يكون الانتقال أمرا طبيعيا لامفاجأة ولا تكون هناك هزات قط .

وهناك مسألة بعينها يهمنا أن ننبه إليها ، وهى مسألة سلامة القناة نفسها ، فان أى إهمال فى أعمال الكراكات مثلا ، قد يؤدى إلى ردم جزء من القناة ، أو إلى عرقلة الملاحة فيها ، وقد تكون هناك أعمال هندسية يجب أن تتم والشركة تتراخى لأنها تعرف أنهـا إلى زوال ، ولذلك استوجبنا الرقابة الدقيقة عليها فى المرحلة المتبقية بمعرفة الوزارة المقترحة التى ينبغى أن تتخذ كل ما من شأنه يسلم القناة ومدنها ودولابها فى أحسن حال ، فقد تغيب مسألة وتظل معلقة إلى أن تنتهى العلاقة مع الشركة ثم نبحث عنها فلا نجدها

وقد تكون هناك مؤامرات تبيت بقصد إحراج الادارة الجديدة والتدليل على فشلها والأمر يقتضينا يقظة متناهية بحيث لا نفرط فى صغيرة ولا كبيرة، ولكى نثبت للملأ كله أن فى إدارة القناة بمعرفة حكومة مصر ضمانا أقوى لسلامة الملاحة وانتظامها من وجود شركة كشركة القناة، وأن ماقيل عن كفاية هذه الشركة كان فيه مبالغة كثيرة ودعاية انفقت عليها الأموال الطائلة، ومصر ليست مقيدة بأى التزام قبل الدول الملاحية وإنما مصلحة مصر نفسها ومستقبلها السياسي والاقتصادى والعمرانى كل ذلك يفرض عليها أن تدير القناة إدارة طيبة تكفل سلامة الملاحة فيها.



الفصل الثالث

تكوين الوزارة المقترحة

يجب أن تشكل الوزارة المقترحة بالتدريج وطبقا لمقتضيات العمل وليس حتما أن يتم تشكيل إداراتها المختلفة فى يوم وليلة ، وإنما تبدأ هذه الوزارة ببعض الادارات الفنية قانونية وهندسية وحسابية ، ولو اقتضى الحال أن يندب إلى هذه الادارات بعض العناصر الممتازة فى الحكومة المصرية .

وأغلب هذه الادارات يجب أن يكون موجوداً فى منطقة عمل الشركة ، ولدى الشركة من الأبنيـة الزائدة على الحاجة ما يصح استخدامه للادارة المصرية الجديدة ، وهذا مع وجود إدارة مركزية محددة العدد بالقاهرة فى مكتب الوزير المعين لهذه الوزارة وليس حتما أن يكون الوزير فنيا ، وإنما يصح أن يكون وكيله من الفنيين الذين يستطيعون الالمام بسهولة بمختلف أعمال القناة وقد يحتاج الوزير لأن يوجد بجانبه بعض الشخصيات الكبيرة المتخصصة وهؤلاء يعملون تحت إشرافه كمستشارين قانونيين وهندسيين وغيرهم .

وفى أثناء أعمال الحصر والجرد ستتبين للوزارة احتياجاتها المختلفـة للمصريين الذين يديرون القناة ، وهى كما قلنا فى الفصل السابق ستستخلص بعض الموجودين حاليا فى أعمال الشركة ليعملوا لدى الدولة حينما تحل الوزارة محل الشركة فى إدارة القناة .

وحينما تنتهى حياة الشركة ، يمكن أن تتخذ الوزارة فى القاهرة مقرها بمبنى الشركة الحالى بشارع لاظوغلى بجاردن سيتى ، وإلى أن يحين هذا الأجل ، يجب أن يكون للوزارة مندوب مقيم فى هذا المكتب ، يراقب

سير العمل فيه ، كما يكون لها مندوبون ومكاتب فى مدن القناة تراقب الحالة هناك مع مراعاة التنسيق بين نشاط تلك العناصر .

بعثات ومعهد عال لقناة السويس

إن الادارة الجديدة ستكون أشد حاجة لتكوين عناصر فنية لازمة لمختلف فروع العمل فى القناة ، وهذا ماسيسفر عنه الفحص والجرد والمراجعة ولتكوين هذه العناصر وخصوصا فى المسائل البحرية وأعمال إرشاد السفن وقياس حمولتها وكذلك أعمال الموانىء والكراكات ، لا بد من إرسال بعوث علمية إلى الخارج ، ولا ينبغي أن نضيع وقتا ، للوصول إلى الهدف، فتستطيع الوزارة المقترحة أن تختار من خريجى كليات الجامعات وغيرهم من الناشئين الممتازين أعضاء البعوث وتختار البلاد التى يرسلون إليها مع تجنب البلاد التى لها أطماع سياسية فى قناة السويس . والدراسة النظرية لاتكفى بل لابد من دراسة عملية ، فضباط البحرية يدربون فى الشركات العالمية التى تعمل فى البحار الكبيرة ، ومنطقة نشاط قناة السويس نفسها مجال طيب للتدريب.

وبجانب هذه البعوث أرى أن ينشأ معهد عال لقناة السويس ، فى منطقة نشاط الشركة نفسها ، ويلتحق بهذا المعهد بعض خريجى الكليات ، ويصح أن يلتحق به ، ولو فى أقسامه المسائية بعض النابهين من موظفى الشركة وعمالها المصريين .

وهذا المعهد يجب أن تكون له فى برامجه فروع مختلفة وليس حتما أن يدرس الطالب فى كل تلك الفروع والشعب وإنما تبدأ الدراسة فى عامها الأول ببرنامج عام للجميع ، ثم تأتى بعد ذلك مرحلة التخصص ، وهذه المرحلة يصح أن تمتد بضع سنوات .

وفى المرحلة الاعدادية العامة يكتفى بتدريس جغرافية القناة وتاريخها

السياسى واقتصادياتها ، والمامة عامة عن الممرات المائية العالمية ، وتدريس بعض اللغات الأجنبية ومبادىء القانون الدولي للبحار وبعض الدراسات البحرية الأولية .

وأما في مرحلة التخصص فتتبع المعهد شعب مختلفة فى البحرية والهندسة والاقتصاد والمحاسبة وغير ذلك من كل ما يحتاج إليه العمل فى القناة .

ويمكن اختيار بعض أعضاء هيئـة التدريس محليا واستقدام البعض الآخر من الخارج .

ويجب أن تقترن الدراسة العملية بالتدريب المستمر على أجهزة الشركة ونواحي نشاطها المختلفة : ولا تستطيع الشركة أن تعترض على هذا التدريب بأية حال للاسباب التي قدمناها وهى أن الحكومة المصرية هي الأصيل وصاحب الشأن والشركة عارض ولا يختلف مركزها عن مركز الوكيل .

الكادر والدرجات

من العبث أن يتصور كائن من كان أن الاسراف فى تقدير المرتبات والمزايا الذى وقعت فيه الشركة عامدة متعمدة لأنها كانت تغترف المال بغير حساب، سوف يستمر إلى غير غاية . وإنما يجب أن تراعى مسألة الحقوق المكتسبة بالنسبة لمن يستمرون فى العمل فى القناة ، بعد انتهاء حياة الشركة ، وهذه قلة نادرة ، لأن الدولة لن تستبقى فى خدمتها ، بغض النظر عن الجنسيات إلا من تدعو الضرورة للانتفاع بهم ، وهؤلاء ليس من العدل فى شىء أن تقلب حياتهم رأسا على عقب فيطلب منهم العمل فى حـدود المرتبات والدرجات المألوفة فى أعمال الحكومة .

هؤلاء سيكونون بمثابة خبراء متخصصين ، ويجب أن تبقى حالتهم على ما هى عليه بلا مساس برواتبهم ، ومزاياهم كمبدأ عام ، فحتى يمكن الانتفاع بمواهبهم ، يجب أن يستثنوا ويطمئنوا إلى الاستقرار .

وبمجرد انتهاء حياة هذا العدد ، تنتهى هذه الحالة وتختفى تلك التركة الثقيلة من تركات شركة قناة السويس :

وأما العناصر الجديدة فيصح أن يوضع لها كادر خاص ، يمتاز فى كثير من نواحيه، عن كادر المصالح الحكومية الأخرى ، بسبب التخصص ووجود الاعتبارات الفنية التى لا تقوم فى أعمال حكومية أخرى .

والذى نوصى به خلافاً لما جرى عليه العمل فى الحكومة ، ألا يكون المؤهل الدراسى أو الجامعي أو مدة الخدمة هى العوامل الوحيدة فى تقدير حظ الموظف أو العامل بل توزن المزايا الأخرى من كفاية وتجربة ونبوغ ونزاهة وإخلاص في العمل ، فكل ذلك أهم من المؤهل الدراسى مثلا .

نشاط الوزارة المقترحة فى الخارج

لا يقتصر نشاط الوزارة المقترحة على القناة ومنطقتها ، فهذه الوزارة هي الوارث الشرعى لشركة قناة السويس ، وقد كانت للشركة رقعة نشاط وصلات عالمية واسعة ، ويجب أن تحتل الوزارة المقترحة هذه الرقعة وأن يراعى ذلك فى تكوينها .

وكما قلنا فى الفصل السابق ، إن حاجة العمل هى التى تخلق عناصر الوزارة. ومن أهم الأعمال التى يجب أن نفطن إليها ، دعايات الشركة فى المحيط الدولي وقد استمرت ثمانين عاما وهي تحاول أن تلقى فى روع الجماعة الدولية والمشتغلين بالملاحة العالمية أنها هى القادرة دون سواها على إدارة القناة ، وقد اتسمت دعايتها في السنوات الأخيرة بالتجنى على مصر واتهامها بالعجز عن إدارة القناة مستقبلا والقول إن فى أيلولة القناة لها تهديداً للمصالح الملاحية العالمية ومحاولة استعداء كل القوى ضد مصر ، وهذه الدعاية يجب أن ترد عليها وزارة شئون قناة السويس منذ مولدها بدعاية مضادة فى العالم كله وأن تطمئن جميع المتنفعين بالملاحة فى القناة إلى المستقبل وإلى أمانى مصر الطيبة

وهذه الدعاية يجب أن يختار لها دعاة بارعون لا صحفيون ، فالصحافة شيء وفن الدعاية شيء آخر ، وإن الخطوات التى تستهل بها الوزارة المقترحة عملها لهى أحسن دعاية فى الخارج .

وإلى جانب الدعاية ، للشركة خبرة طويلة فى الاتصال بغرف الملاحة وشركات الملاحة ، وكل مايتعلق بشئون الملاحة العالمية وهذه الخبرة لايمكن أن تكتسب فى يوم وليلة ، ولا بد من أن نحصل عليها ، وسبيل ذلك أن يكون لنا ملحق بحرى ممتاز فى كل بلد ملاحى ، وأن يكون لهذا الملحق مكتب مؤلف من عناصر ممتازة فنية ، ويكون هذا المكتب على اتصال مباشر بوزارة شئون قناة السويس فيجمع لها المعلومات التى تحتاج للوقوف عليها ويقدم لها تقاريره السرية وغير السرية ويعقد الصلات المختلفة وهكذا ، بحيث تتوثق العلاقات مع الزمن مع عملاء مصر في القناة من أصحاب السفن وشركات الملاحة الكبرى والدول البحرية نفسها .

وهذا لا يمنع من نشاط الوفود والبعوث المختلفة التى تزور تلك البلاد وتتعرف حاجاتها وتقف على اتجاهاتها بين حين وآخر .

وجملة القول إن وزارة شئون قناة السويس لا تبنى دفعة واحدة وإنما تتكون تدريجيا وطبقاً لما يجد من الاحتياجات .



الفصل الرابع

مركز مصر الدولى بعد تسلم القناة

نجحت مصر ، فى إجلاء القوات البريطانية عن قناتها ، وسيتم هذا الجلاء طبقا للاتفاق الأخير الذى وفقت إليه حكومة الثورة .

وبقيت إدارة القناة إدارة أجنبية، أقيمت لحساب الاستعمار الغربى ، قيداً ثقيلا يضعف من مزايا الجلاء ، ويشوب مكانة مصر فى المحيط الدولى ويحد من أمانيها ، ولذلك لم تضيع الحكومة وقتا فى اتخاذ الخطوات العملية لانهاء هذا الوضع الشاذ وتحطيم ذلك القيد الذى لا يتفق مع أوضاع العالم السياسية والقانونية فى العصر الذى نعيش فيه .

وقد فات الجماعة الدولية التى غرتها شركة قناة السويس أن تدرك حقيقة هامة ، وهى أن القناة كانت مورد رزق مبالغ فيه لعصابة من الرأسماليين الذين يناموں فى بيوتهم وتقذف إليهم القناة بالقناطير المقنطرة من الذهب والفضة ولم تكن لهؤلاء أهداف عمرانية . ونستطيع أن نقطع ، مع اعترافنا بالعجز فى المعرفة بالهندسة ، أن القناة قد بنيت بنظام القرن التاسع عشر ، وطبقا لاحتياجات السفن الصغيرة وقتئذ وماجرى فيها حتى الآن من تعديل وتهذيب لم يكن إلا ترقيعا ومشروعات أريد بها إفادة بعض المقاولين ، والذين يعقدون صفقات تلك المقاولات .

ولكن مصر حينما تتسلم قناتها ، ستجند قوى الهندسة والفن لتقلب هذه القناة شيئا آخر ، بحيث تتسع لأكبر السفن حمولة وبحيث يمكن أن تتضاعف

الحركة الملاحية فيها بل ويمكن أن تعمق القناة ويستغنى عن جزء كبير من عمليات التطهير التى لا تتوقف ليلا ولا نهاراً وستتخذ مصر كل مامن شأنه تدعيم الحركة فى القناة .

وهـذا وحده موجب لاطمئنان الجماعة الدولية إلي مستقبل الملاحة بعد أن تؤول القناة لمصر .

وقيام مصر بنفسها بادارة قناتها ، دون أن تكون على هـذه الادارة وصاية أجنبية سيرفع اسم مصر فى المجال الدولى إلى عنان السماء ، وسيضفى عليها من المكانة والنفوذ وقوة الشخصية مايخولها أن تحتل مكانا فى الصف الأول بين الدول الـكبيرة وعنـدئذ فقط أى عندما تدير قناتها ستتمتع بموقعها الجغرافى العديم المثال ، هـذا الموقع الذي وهبه الله إياها فحوله الاستعمار إلي خنجر سدد لقلب مصر واستغل لحساب الاستعمار وحده .

ستنتقل إلى مصر المكانة الأدبية الكبيرة التى تتمتع بهـا انجلترا بحكم سيطرتها على شركة قناة السويس وعندئذ ستحسب الدول الاستعمارية حسابا لصوت مصر ورأيها فى المشكلات العالمية ولن يكون من السهل علي أية دولة أن تغضب مصر لأنها ستملك وتضع فى يدها مفاتيح بوابة الشرق إلي الغرب وستعرف كيف تتصرف فى هذه البوابة بالفتح والغلق ، فى أوقات السلم والحرب مراعية المواثيق الدولية الطيبة ومبادىء القانون الدولى وواضعة فى المحل الأول مستقبل البلاد العربية والاسلامية وأمانيها .

ويجب أن يدعم هذا المركز الفذ بأسطول بحرى مصرى وأسطول تجاري مصرى ، وهـذا الأسطول الأخير يقوم بأكبر نصيب فى نقل البضائع بين الشرق والغرب ، فبهذا يمكن الانتفاع بالقناة وتصبح مصر كما كانت في غابر الزمن مستودعا لحاصلات العالم وينتفع شعبها بهذا النشاط فيرتفع مستواه ويحقق آماله في الحياة ، وسينتفع مع مصر بهذا المركز من الناحية الأدبية على الأقل ، جميع البلاد العربية والاسلامية من غير استثناء .

وعندما تتسلم مصر قناتها ، تستطيع بحكم الحرص على استمرار الملاحة

فى هذه القناة أن تجعل من نفسها واحة سلام دائم وأن تضع لنفسها حياداً تسهر هي على حمايته بقواها البرية والبحرية والجوية وبذلك تخدم قضية الأمن الدولى وتؤدى أعظم واجب إنسانى .

خرافة إنشاء قناة جديدة

وبين حين وآخر ينشر اليهود وغيرهم دعايات مغرضة عن مشروع قناة أخرى يقال عن إمكان شقها فى خليج العقبة لتنافس قناة السويس أو تغنى عنها ، وهذه الخرافة ليست بنت اليوم فكثيرا ما لاكتها الألسنة فى الأزمات، كلما أفلت الزمام أو أوشك أن يفلت من يد المستعمر .

ونستطيع أن نقطع باستحالة شق قناة أخرى تصل البحرين غير قناة السويس، فدون مشروع العقبة الخرافى صخور وجبال لاتقدر عليها القوى البشرية وهناك عقبات هندسية يستحيل التغلب عليها ولا يمكن أن توجد الأموال التى تلزم لمثل هذا العمل الخرافى .

والثابت أن قناة السويس قد شقت بعد دراسات لجميع منطقة العقبة والسويس ، وتبين أن الجزء الذى شقت فيه كان فى الأصل بحرا يصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، ثم حدثت هزة أرضية ردمت هذا الجزء بالرمال فلم تفعل يد الانسان أكثر من إزالة هذا الحاجز من الرمال.

ولذلك لامحل لأن نلقى بالا لهذه الخرافة ، ولن تهدد قناة السويس اقتصاديا بأنابيب البترول أو بتقدم الطيران أو بغير ذلك وإنما ستظل أبد الدهر أهم أداة في اتصال الشرق بالغرب ويجب أن نعمل للقناة ولمستقبلها ولتوطيد سيادة مصر عليها على هذا الأساس .

يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨

وبعد كل ما قدمنا يستطيع القارئ أن يعرف خطورة يوم ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ وإن هذا اليوم لهو أعظم أيام التاريخ المصرى بل هو نقطة تحول كبرى فى سير الفلك العالمى ، فما علينا إلا أن نترقبه بفارغ الصبر ، فحينما تشرق شمسه ولا نرى شركة قناة السويس ، بل نرى الجهاز المصرى ، فى هذه اللحظة سوف يخفق قلب مصر التى ستبعث من جديد والعالم كله ينظر إليها ، فلنعمل لهذه الساعة الخالدة ، والله معنا ؟

تم طبع هذا الجزء من الكتاب فى صبيحة
يوم الاثنين ١٣ من صفر سنة ١٣٧٤ ﻫ
الموافق ١١ من أكتوبر سنة ١٩٥٤ ،
بمطبعة جريدة قناة السويس « بدار زياد
لمكافحة الاستعمار » ٦ شارع ابراهيم باشا
نجيب بجاردن سيتى بالقاهرة ـ تليفون ٢٣٠١٠

خاتمـــة

منذ عامين ، ظهرت الطبعة الأولى من هذا الجزء من كتابنا « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » ، وتساءل الناس وقتئذ ، لأى داع صدر الجزء الرابع من هذا المؤلف ، قبل الجزء الثالث ، مخالفين ما جرت به العادة والترتيب فى إصدار الكتب التى تتألف من عدة أجزاء ، ولكن الرد على هـــذا السؤال واضح فى الصحيفة ٦٠٥ من هذا الجزء ، بعنوان « مؤامرة لتدويل القناة » وقفنا على تفاصيل تلك المؤامرة الدولية منذ سنة ١٩٥٠ ، ثم كشفناها فى إحدى الدوائر الرسمية فى سنة ١٩٥٤ ، وألفينا الغرب قد أعد عدته ، وحاول أن يقطع علينا إنهاء شركته الاستعمارية ويضعنا مباغتة أمام الأمر الواقع ، فرأينا لزاماً علينا أن نبادر بإماطة اللثام عن حقيقة هذه الشركة لمواطنينا ، قبل ضياع الوقت ، ولو أدى ذلك لارجاء ظهور الجزء الثالث الخاص بالملاحة وحرية المرور فى القناة ، وقد أبرأنا ذمتنا أمام الله وأمام التاريخ بالتنبيه إلى خطر جسيم والتحذير من وقوعه ورسم الخطة العملية لملافاته ، وقد وصلت صيحتنا إلى المسئولين ، فاتخذت مصر الإجراء العملى الذى لم تكن هناك مندوحة منه ، وأزاحت عن كاهلها شركة استعمار الغرب للشرق قبل أن توضع البلاد أمام الأمر الواقع . ونحن نكتب هذه السطور ونار المقاومة الوطنية المشرفة مشتعلة عند مدخل القناة فى بور سعيد ، وقد انفضحت مؤامرة الغرب وظهرت للملأ كله ، ورأينا بمناسبة التقديم للطبعة الثانية أن نلقى مزيداً من الضوء على تلك المحاولة الدنيئة والنتائج الخطيرة التى يمكن أن تترتب عليها ، ولكننا رأينا قبل ذلك ، والقضية مبسوطة أمام الرأى العام العالمى أن نقدم كشف حساب ، فى شىء من الإيجاز وبقدر ما يسمح به المقام تاركين التفاصيل والمستندات لنضمنها الجزء الخامس من هذا الكتاب الذى سيصدر بإذن الله ، بعد أن تنتهى الأزمة الحالية .

يخطىء الذين يهونون من خطورة مشكلات قناة السويس ، ولا يرون أنها قطب الرحى الذى تدور حوله السياسة العالمية منذ غابر الزمن ، وأنها ستظل كذلك ما بقيت القناة طريق الاتصال بين الشرق والغرب ؛ وقد لمسنا هذه الحقيقة منذ أواخر سنة ١٩٣١ ، حينما كنا فى مستهل عهدنا بدراسة القانون ، وبدأنا نأخذ نصيباً ضئيلا فى ميدان الخدمة العامة ، وكانت البلاد وقتئذ واقعة كلها فى قبضة الاحتلال البريطانى البغيض ، وكانت الحريات العامة معطلة من جراء الحكم الدكتاتورى الذى فرضه الاحتلال مستعيناً بالمغفور له إسماعيل صدقى وشرذمة من الانتهازيين ، وقد وجهنا النظر إلى المشكلة فى سياق مقالات نشرناها فى مناسبات مختلفة . وفى نوفمبر سنة ١٩٣٥ هاج طلاب الجامعة احتجاجاً على السياسة البريطانية وأطلق البوليس الذى كان يأتمر بأمر الإنجليز رصاصه على الأبرياء ، وتمخضت الدماء المسفوكة عن ائتلاف بين الأحزاب فيما سموه « الجبهة القومية » ، وراحت تلك الجبهة تفاوض الإنجليز وتساومهم فى حق مصر ، ويومئذ خرجت على ذلك الإجماع الذى وقع فى ضلال بعيد ، وانحرف بالقضية عن طريقها القويم ، وبين يدى نص مذكرة مؤرخة فى ١٩ فبراير سنة ١٩٣٦ ، وهى مذكرة وجهتها يومئذ إلى المجرم السفاح « أنطونى إيدن » وكان وزيراً لخارجية إنجلترا ، وقد أرسلت له المذكرة باللغة الفرنسية ونشرتها كبريات الصحف الأوربية ، وقد وردت ترجمتها الحرفية فى الصحيفة ٨ وما بعدها من مؤلف ظهر لى فى تلك السنة بعنوان « السفر الخالد — مجموعة خطب وكتابات الزعماء الذين عارضوا معاهدة سنة ١٩٣٦ » .

ومما قلته فى تلك المذكرة بالحرف الواحد :

« لقد اعترفت إنجلترا رسمياً بأنه ليس لها أى حق لتعتبر نفسها دولة ممتازة فى مصر ، عندما وقعت فى ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨ ، على معاهدة الآستانة التى تنص على أن فرنسا وإيطاليا وألمانيا والنمسا والمجر وأسبانيا والروسيا وهولندا وتركيا وإنجلترا نفسها يعترفون بحياد قناة السويس ، ولا تزال للقناة هذه الصفة .

فاعلموا أن مصر هى الدولة الوحيدة التى تستطيع أن تحمى مياهها بحكم طبيعتها الجغرافية فليس لكم أن تستبقوا فى بلادنا جندياً من جنودكم » .

وقد ذهب هذا الصوت أدراج الرياح ، إذ مضت الجبهة فى المفاوضة والمساومة وانتهت إلى اتفاق قبيح وقعه زعماء الأحزاب فى لندن فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ .

ومع ذلك لم يتطرق اليأس إلى قلوبنا ، بل رأينا أن نوجه إمكانياتنا للتوفر على القضية بطريقة علمية هادئة ، وانتظار الفرصة التى تسنح لأداء الواجب المقدس علينا ، وقد سنحت الفرصة فعلا ، إذ سافرنا إلى الخارج لأول مرة فى شهر يوليو سنة ١٩٤٦ حيث ألفينا مجلدات ضخمة حافلة بوثائق تاريخية ذات خطر بالغ وتكشف هذه الوثائق عن اللون الصليبى لمشكلة قناة السويس ، وكأننا كنا على موعد مع تلك الأوراق ، وقد أحسسنا أننا نرتكب خيانة ضد بلادنا إذا لم نمض فى الاطلاع على تلك الوثائق إلى آخر المطاف ، ولما تجمعت لدينا منها ذخيرة ذات خطر بالغ فكرنا فى منبر نقف عليه مدافعين عن القضية دفاعاً مؤيداً بالمستند والدليل العلمى ، وألقى فى قلبنا وقتئذ أن خير المنابر هو منبر إحدى جامعات العالم الكبرى ، وأن علينا أن نتجه بكل قوانا لدراسة القانون الدولى العام فى جامعة من جامعات أوروبا الكبيرة دراسة تخصص جاعلين قناة السويس موضوع رسالة دكتوراه فى هذا الفرع من القانون وبذلك فقط نعرض القضية من وجهة نظرنا الوطنية عرضاً صحيحاً على الضمير العالمى .

* * *

إعداد فى خمس سنوات

وفيما يلى ، إيجاز للخطوات التى قطعناها فى كتمان شديد ، منذ ذلك التاريخ إلى أن حصلنا على درجة الدكتوراه من جامعة باريس فى ٥ يونيه سنة ١٩٥١ .

عدنا إلى الخارج فى صيف سنة ١٩٤٧ ، وفى تلك المرة ، حملنا معنا إلى بلاد الانجليز مؤلفا قصيراً وضعناه باللغة الانجليزية وشرحنا فيه القضية المصرية بمناسبة عرضها على مجلس الأمن ، وقمنا بتوزيع هذا المؤلف مجانا على أعضاء البرلمان الانجليزى ودور الصحف وفى المحافل السياسية المختلفة ، وقد كشفنا فى تلك الصفحات عن

بطلان مركز الانجليز فى مصر وعن جرائم الاحتلال ، وأتممنا الاطلاع ، وانتقلنا إلى باريس للبحث عن وثائق وعن مراجع .

وفى تلك السنة انتهت أعمال قناطر إسنا ، وكان اشتغالنا بشئونها القضائية ، مستشاراً ومحامياً المورد الذى عولنا عليه فى الانفاق على تلك الدراسة ، وشاء الله ألا يتركنا بغير عون يتيح لنا الاستمرار فيما أخذنا أنفسنا به ، فاسندت عملية قناطر إدفينا لشركتين من القارة إحدهما هولندية والأخرى فرنسية ، وانتهت أعمالها القضائية إلى مكتبنا ، اعتماداً على السمعه التى وصلت إلى هؤلاء الناس والاعتقاد بأن هذا المكتب أكثر من غيره تخصصاً فى المسائل القانونية المتصلة بعقود الاشغال العامة ، وكانت هذه فرصة ذهبية أتاحت لنا التردد على الخارج مرات متواليات وفى فترات متقاربة ، فأتممنا دراسة مواد الدكتوراه ، وتمكنا من التردد على كثير من دور المحفوظات الرسمية فى أوروبا حيث وجدنا الشىء الكثير من أوراق قناة السويس ، وحاولنا أن نقتحم مقر شركة قناة السويس المنحلة فى باريس فألفيناها أمنع من عقاب الجو ، ولهذا السبب لم نستطع وضع رسالتنا التى نتقدم بها إلى جامعة باريس، انتظارا للفرصة التى تسنح كى ندخل مبنى الشركة بطريقة أو بأخرى وتتم الاطلاع .

وجاءنا العون من حيث لا نحتسب ، ذلك أن وزير خارجية الوفد ، صديقنا الدكتور محمد صلاح الدين الذى لم تكن تربطنا به معرفة سابقة على سنة ١٩٥٠ ، قد اتصل بنا وهو يعلم وقتئذ أننا نقف فى المعسكر الذى يعارض سياسة الوفد فى تلك المشكلة بالذات ، وأتاحت لنا المقابلة التى كان يستطلع فيها رأى معارضيه أن نوقفه على تفاصيل مشروعنا فأبدى استعداداً صادقا لمعاونتنا ، ووضعنا خطة تلخصت فى تركنا أعمالنا القضائية وقبول وظيفة عادية بالسفارة المصرية بباريس مضحين من جانبنا بموارد مكتبنا التى لم يكن يستهان بها ، ودهش أصدقاؤنا وقتئذ إذ فوجئوا بخبر تعيين كاتب هذه السطور مستشاراً صحفياً بالسفارة المصرية بباريس ، وقد علمنا بعدئذ أن مجلس الوزراء اعترض على هذا التعيين حينما تقدم به وزير الخارجية باجماع الآراء ، ولكن صديقنا تمسك بطلبه وحمل المجلس على التسليم بما أراد دون أن يصرح بالحقيقة أو يكشف عن السر ، وهو يعلم أنه توظيف

مؤقت ومرهون بغرض واحد هو تمكيننا من دخول شركة قناة السويس فى باريس متنكرين فى ثوب دبلوماسى .

وبمجرد وصولى إلى باريس طلبت من السفير المصرى أن يعرفنى برجال شركة قناة السويس ، دون أن أذكر له السر الذى لم يكن يعرفه من المسئولين غير وزير الخارجية الأسبق ، فاستنكر السفير طلبى ، ولكن لم يمض شهر على وجودى فى باريس حتى حضر وزير التجارة الأسبق فى زيارة هناك ، ولازمنى مدة زيارته ، فوجهت شركة قناة السويس اليه دعوة لتناول الشاى ، ووجهت الدعوة إلى دون غيرى من أعضاء السفارة ، ويومئذ جمعتنى مائدتهم بشارل رو وجورج بيكو ومعاونيهما وجرى الحديث بينى وبينهم فى موضوع قناة السويس ، دون أن أذكر شيئاً عن مكنون ماتضمنته الوثائق الخطيرة التى سبق لى أن وقفت عليها ، بل كنت أذكر أشياء مما نشروه فى مؤلفاتهم التى يضللون بها الرأى العام المالى ، وبمجرد فراغنا من تناول الشاى ، طلب شارل رو أن يخلو بى فى مكتبه ، وراح يستجوبنى عن سر اهتمامى بقناة السويس ، فقلت له انى صحفى أريد أن أستعين على معاشى بكتاب باللغة العربية أضعه فى موضوع غير مطروق فى بلادى وهو موضوع قناة السويس وسرعان ما سقط الرجل فى الشرك وعرض علىّ أن نشترك معاً فى وضع هذا الكتاب قائلا ان الشركة فكرت من ناحيتها فى وضع كتاب باللغة العربية لتدفع عن نفسها ما تتهم به من أنها شركة استعمارية .

وخرجنا من تلك الدار وأنا أشد ما أكون اغتباطاً بتلك الفرصة النادرة التى جاءتنى من تلقاء نفسها ومن غير كبير عناء ، ورأيت أن أنتظر دعوة أخرى من الشركة الاستعمارية الخبيثة وأن أتظاهر بعدم الاهتمام بالموضوع مخافة أن تنكشف الخطة التى وضعتها ، ولم تمض أيام حتى دق التليفون بمكتبى بالسفارة ودعانى رئيس مجلس إدارة الشركة المدعو شارل رو لمقابلته ليسألنى إذا كنت مصمما على وضع كتاب عن قناة السويس ، ويومئذ اشترك فى الحديث من معاونيه « هومول » و « بيكو » ، ومنذ تلك اللحظة أتيح لى أن أنقب فى محفوظات الشركة فى باريس وأن أمضى فى البحث فى حيطة شديدة وحذر بالغ .

ولما أن فرغت من الاطلاع طلبت من وزير الخارجية أن يأذن لى بالعودة إلى

مصر مخافة ظهور المسألة هناك قبل أن أقدم رسالتي وتعتمدها جامعة باريس ، فأذن لي بالعودة في آخر ديسمبر سنة ١٩٥٠ وبقيت بالقاهرة حتى أوائل أبريل سنة ١٩٥١ ، إذ عدت إلى باريس لأعرض رسالتي على الاستاذ الذي اخترته للاشراف عليها ، وكم حالفني التوفيق إذ لم يتردد المشرف في الموافقة على الرسالة واجازتها ، قبل أن يقرأ الجزء الخاص بشركة قناة السويس ، وانعقدت جلسة المناقشة العلنية في الساعة الواحدة بعد ظهر يوم الثلاثاء ٥ يونيو سنة ١٩٥١ ، واستمرت المناقشة حتى الساعة السادسة مساءا وكم كانت جلسة عاصفة ، وكم هاج العلامة « جيدل » وماج ، وهو يحتج علي إذ وصفت فردناند دي لسبس بأنه أفاق عالمي معلناً أن به ضعفاً لذلك الأفاق فواجهته بحكم محكمة السين التي قضت بسجن دي ليسبس خمس سنوات بتهم من بينها النصب والاحتيال وكان ذلك في آخر أيام حياته ، ثم أرغى الرجل وأزبد وهو يتساءل كيف جاز لي أن أنادي بتصفية شركة قناة السويس والاجهاز عليها كمؤسسة استعمارية ووضع شاذ يهدد أمن العالم وسلامته ، وطلب مني أن أعرض حلاً آخر غير تصفية الشركة الاستعمارية فأعلنته أني لن أتنازل عن رأيي الذي قدمته مبنياً على دراسة ومستندات لا ترقى اليها شبهة ثم قلت له في تلك الجلسة اني لا أبحث عن لقب دكتور في القانون ، فما أغناني عن ذلك وأنا محام مصري احتل مكاناً في الصف الأول بين زملائي ، وأني لم أتقدم لجامعة باريس كطالب دكتوراه ، فقد تجاوزت بسني وتجاربي تلك المرحلة ، ولكني ارتقيت منبر هذه الجامعة معتقدا أنه منبر حر أعرض منه قضية عادلة فإذا حيل بيني وبين ذلك فإني متنازل عن الدرجة العلمية وسأتوجه فوراً إلى منبر آخر في بلد آخر يكون أكثر حرية ، وعند هذا الرد أرتج على الرجل ولم يستطع أن يقول في محضر الجلسة أكثر من أنه مضطر كفرنسي لأن يعلن مخالفته إياي فيما أراه مما يتعارض أشد المعارضة مع مصالح بلاده ولكنه كعالم من علماء القانون الدولي يقر ويعترف بأن رسالتي بلغت من حيث الجودة الفنية حد الذروة وأنه تعلم منها الكثير الذي لم يكن يعلمه من قبل ، وأني قدمت للعلم شيئاً جديداً وأخرجت للناس لأول مرة وثائق ظلت خافية على العلم ومخبأة زمناً طويلا ، وانتهى الجدل واللجاج بمنحي درجة الدكتوراه في القانون الدولي ، بأعلى مراتب التقدير ، كما ذكرت الصحف المصرية والفرنسية ، فيما كتبته عن تلك الرسالة .

وكم كانت المباغتة مروعة لشارل رو وعصابته فما أن قرأ النبأ فى صحف فرنسا حتى بادر بالاتصال بى ملتمساً مقابلتى فتوجهت اليـه حيث كان فى انتظارى مع معاونيه « هومول » و « بيكو » ، ولما سألونى عما قلته فى الرسالة بادرتهم بحقيقة ما جاء فى الرسالة من طعون على الشركة الاستعمارية الآثمة ومطالبتى بتصفيتها والطريقة العملية التى رسمتها لهذه التصفية ، وعندئذ انسحب بيكو من الغرفة وهو ينتفض غضباً ، واحتج هومول أشد الاحتجاج وانتصب شارل رو واقفاً والعرق يتصبب من بين فـكيه ، ليقول انى طعنتهم طعنة نجلاء ومثلت دورى تمثيلا رائعاً ولـكن الوطنية هى التى حملتنى على ذلك وهو مضطر لأن يحنى الرأس احتراماً لهذا الدافع الوطنى وقد خرجت من هناك بعد أن أعلنتهم بحرب لا هوادة فيها وصارحتهم بأنى عائد إلى بلادى لانادى بتصفيـة الشركة وتسليم إدارة القناة لمصر صاحبة القناة وسيدتها .

خمس سنوات فى الدعوة للتصفية

.. عدت إلى مصر مستقيلا على الفور ، وكانت وزارة الخارجية تلح علىّ أشد الإلحاح أن أمضى فى عملى وتعرض علىّ أن أختار البلد الذى يروقنى أن أعمل فيه منتظرا ترقيات سريعة ، وعبرت الوزارة عن حاجتها الشديدة لخدماتى فى قضية تخصصت فيها على مستوى عال ، ولـكنى أبديت إصرارى على الاستقالة لـكى أتحرر من قيود الوظيفة وأشرح القضية للمصريين وأتصدى للدفاع عنها مبديا أتم استعداد لخدمة الوزارة فيما تطلبه متطوعا ومن غير مقابل .

وشاء الله سبحانه أن تستعين بى الحـكومة فى التحضير والتوثيق لإلغاء معاهدة ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦ ، وهو الأمر الذى كنت قد سجنت من أجله على يد وزارة الوفد نفسها ، إذ رجعوا إلى الحق الذى سبق أن ناديت به واستعانوا بنفس هذا القلم الذى حاربوه من قبل لـكى يصاغ الإلغاء فى قالب فنى .

وكذلك استعانت بى الوزارة المذكورة فى مسألة تفتيش السفن المارة بقناة السويس وهى المشكلة التى أثيرت منذ الحرب الفلسطينية فى مايو سنة ١٩٤٨ .

قامت الثورة لتحرير البــــلاد من الاستعمار والاستغلال فكان طبيعياً أن تعنى أشد العناية بقضية قناة السويس وأن تضعها فى المكان الأول من اهتمامها، ولذلك كنت فى مقدمة من تجاوبوا مع الثورة ووضعوا معارفهم وجهودهم فى خدمتها ، وقد دعت لاجتماع عقد بنادى القوات المسلحة بالزمالك فى مساء ١٧ نوفمبر سنة ١٩٥٢ ، وحضره رجال الثورة وضباط من القوات المسلحة وكان هذا الاجتماع افتتاحا لموسم المحاضرات بالنادى ، وتشرفت فيه محاضرا فى موضوع قناة السويس وفى مشكلة شركة قناة السويس بالذات ، وظهرت الصحف بعد ذلك متضمنة محاولات من الشركة لتضليل الرأى العام ، والعمل على تخدير الأعصاب لو أدهذا الموضوع وكى لا يفتح الملف وتظهر الحقائق المريرة ، ولـكنا كنا للشركة بالمرصاد ، ووجدنا استحالة دون نشر ما أردنا أن ننشره فى صحفنا المصرية .

وبعـد ذلك بأسبوعين ، أو ثلاثة ، فى ٨ ديسمبر سنة ١٩٥٢ ، أصابتنا صدمة عنيفة بحادث مصرع ولدنا البكر المرحوم « زياد » فى ذلك التاريخ ، وظنت الشركة أن ذلك الحادث الرهيب قد هدمنا العزم وصرفنا عن مقاومتها وتعقبها ، ولـكنه فى الحقيقة ونفس الأمر ، صرفنا عن الدنيا وأطماعها الزائفة ، صرفنا عن مكتب المحاماة والشركات وأتعابها الـكبيرة ، وحولنا إلى ناحية روحانية ، إذ حاولنا أن نجعل من كفاحنا للاستعمار عزاء لنا فى ولدنا وتقربا إلى الله كى يلحقنا به فى جواره ، فاشترينا دارا صغيرة بحى جاردن سيتى ، ولم نستعملها فى السكن أو الاستغلال ، بل أقمنا فى فنائها مسجدا ، وفى جوف هذا المسجد مطبعة لجريدة قناة السويس ، وسميت « دار زايد لمـكافحة الاستعمار » ، ورحنا منها نـكيل الضربات المتلاحقة للشركة الاستعمارية ، فظهرت الطبعة الأولى من هـذا الجزء من الـكتاب من تلك الدار كما صدرت مؤلفات أخرى لنا فى مكافحة الاستعمار وصدرت جريدة قناة السويس .

ولـكنا أحسسنا بمقاومة الشركة لجهودنا فى عدة ميادين ، وذلك :

أولا — لقينا عناءاً شديداً من موكلينا مقاولى قناطر إدفينا أصحاب الشركتين الفرنسية والهولندية الآنفة الذكر ، بسبب الضغط عليهما من حكومات بلادهما ،

وأحسسنا أن يدا خفية تحاول أن تباعد بيننا وبين الموكلين من أصحاب الشركات المتصلة بمكتبنا ، وأيقنا أن هؤلاء جميعاً متأثرين بمساعى شركة قناة السويس .

ثانياً — تأذت صحيفة قناة السويس فى السوق وحاربها المتعهدون الذين وصلت الشركة إليهم وتعرضنا لخسارة شديدة فاكتفينا بإصدارها بين الحين والحين وإرسالها للقراء بالبريد ، بل نجحت الشركة فى حجز الجريدة فى مكاتب البريد بمنطقة القناة .

ثالثاً — لمسنا أثر الوشايات والشائعات التى حاول أن يطلقها مأجورو الشركة والحاقدون الذين يندفعون بخفة ودون تبصر ، وكانت تلك الشائعات الرخيصة تصل إلى مسامعنا ، فيقولون أننا نحارب الشركة لكى نبتز مالها ، ويقولون أننا نحاربها طمعاً فى وظيفة من وظائفها أو فى كرسى بمجلس إدارتها ، أو فى قضايا تكلها إلينا ، وكنا نسمع ذلك ونعجب من أمر هذا البلد ، نعجب لصاحب القضية الذى يسىء إلى محام كرس ماله وحياته للدفاع عنه متطوعاً ولم يطلب عن عمله جزاء أو شكوراً !! .

رابعاً — وفى سنة ١٩٥٢ اتصلت بنا نقابات عمال الشركة وعهدت إلينا بعمل المستشار القانونى والمحامى للنقابات فى منازعاتها ضد الشركة فوجدنا من هذا العمل فرصة طيبة لتكيل ضربات للشركة فى ساحات القضاء ورفعت من مكتبنا عشرات القضايا ضد الشركة وصدرت ضدها الأحكام تباعا ، وكانت لنا مرافعات طويلة ومذكرات مطبوعة وغير مطبوعة كانت تفضح الشركة وآثامها وجرائمها وتنادى بتصفيتها بل رفعت قضايا لوضعها تحت الحراسة وأخرى لتصفيتها وجندت الشركة من جندتهم من المحامين الذين سخت لهم فى العطاء ولكننا جعلناها تترنح لأنها فى كل يوم كانت تواجه حملة جديدة فى محكمة من المحاكم ، وكان دفاعها كسيحاً وكان هزيلا وكان القضاء يشعر بالمرارة والألم حينما يسمع مرافعاتنا .

خامساً — ولم تكتف الشركة بكل ذلك بل استعدت ضدنا جيران الدار التى نحاربها منها الذين اختصمونا فى قضايا كيدية تستهدف غلق تلك الدار ونجحت

دسائسها فى إزالة المطبعة بدعوى أنها تقلق راحة سكان جاردن سيتى ، كما نجحت دسائسها فى إقامة حجاب بيننا وبين الجهات الرسمية المختلفة .

* * *

تأميمها بعد خمس سنوات

ولما اشتد ساعد الاستعمار ضدنا على النحو الذى لخصناه فيما تقدم ، جنحنا مره أخرى إلى العزلة ، فلما حان صيف عام ١٩٥٦ ، نقلنا بيتنا إلى الأسكندرية ، وانصرفنا لإدارة مزرعة لنا بجهة إدفينا ، وفى مكان لا يبعد عن الأسكندرية بأكثر من خمسين كيلو متراً ، وهنالك ، ونحن نراقب الزراع فى لافح الحر ، وبعد ظهر يوم الاثنين ٢٣ يوليو سنة ١٩٥٦ اتصل بنا حكمدار الاسكندرية تليفونياً يطلب منا المبادرة بالحضور إلى الأسكندرية لمقابلته وينبئنا بأن الطائرة فى انتظارنا لتحملنا إلى القاهرة ، وذلك كى نتشرف بمقابلة السيد الرئيس جمال عبد الناصر قبل الساعة الثامنة من مساء ذلك اليوم .

وتشرفت بالمقابلة فى دار الرئيس فى ذلك الموعد المحدد من قبل ، حيث أفضى لى سيادته بأسعد نبأ سمعته أذناى ، أنبأنى بأنه قرر تأميم شركة قناة السويس ، ومنذ تلك اللحظة وضعت نفسى وجميع إمكانياتى تحت تصرف سيادته وتم التأميم فى أخلد ساعة من ساعات التاريخ المصرى ، فى مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، وتشرفت بعضوية هيئة إدارة قناة السويس وأذكر أنى فى تلك الليلة ، وبعد خروجى من دار الرئيس فى ساعة متأخرة ، توجهت إلى ضريح ولدى بمقابر الإمام الشافعى لأروح عن نفسى هناك ، وحيداً فى ظلام الليل ، ثم قضيت اليوم التالى فى عزلة تامة عن الناس لأعد مشروعا أتقدم به للرئيس فى مساء الثلاثاء .

بعد التأميم

وبعد إعلان التأميم فوجئت فى دارى بمندوبى الصحف ومصوريها يطاردوننى مطاردة للظفر بحديث أو تصريح والحصول على صور لى ولبيتى ومكتبتى

واوراق ومؤلفاتى ، وكانت مظاهرة لم أرتح لها ، ورجوتهم ملحاً ألا يكتبوا شيئاً عنى لسببين :

الأول — أنى لست صاحب الفضل فى تلك الخطوة الحاسمة فى تاريخ مصر ، فقد أعددت الملف قبل ذلك بخمس سنوات وتخاذلت الحكومات فى العهد الماضى ، ولكن الرئيس جمال عبد الناصر هو الذى تبنى ذلك العمل الكبير ووضعه موضع التنفيذ ، فالفضل كله يرجع إليه ، ولم أعد أكثر من جندى يعمل لمصر فى هذه القضية الكبرى ، ثم أنى بعد محنتى فى ولدى البكر قد زهدت الدنيا وما فيها وزهدت أن أذكر للناس ، فما قيمة الكتابة عنى وهى قد تثير أحقاداً وتحرك تنافسا وليس فى مصلحة القضية أن يثار أو يتحرك ، ولكى أمكن من خدمة بلدى يجب أن أمضى فى عملى فى صمت وإنكار للذات حتى لا أكون هدفاً لمنافسات أو دسائس جديدة تحول بينى وبين الواجب .

وإنى لآسف أشد الأسف إذ راحت بعض الصحف والمجلات فى الخارج ، ومنها صحيفة « ليبراسيون » ومجلة « جوردى فرانس » ، فى فرنسا وصحيفة «الديلى اكسبريس» فى لندن وغيرها تكتب عنى وتذكر اسمى بمناسبة القضية ولم يكن لى سلطان يمكننى من منع تسليط تلك الأضواء على شخصى الضعيف .

وكنت أرجو ألا أتحدث هنا عن نفسى ولكن ما حيلتى وقد استمرت الشائعات الرخيصة بعد التأميم تتناولنى وتطارق سمعى ، وانى لأذكر أن صديقاً من موكلى قد نقل إلى حديثاً سمعه بغرفة المحامين بالأسكندرية ، إذ راح بعضهم يتحدثون عنى وليس فيهم من يعرفنى ، ويقولون انى حملت حملاتى ضد الشركة الاستعمارية انتقاماً منها لأنها لم توكلنى فى قضاياها ، وجاءنى صديق لى من مستشارى مجلس الدولة يذكر لى والأسى يملأ نفسه أنه سمع بعض أولئك الدعاة يقولون انه وجد فى الأوراق التى خلفتها الشركة بالقاهرة مايفيد أنى كنت أحاول الحصول على منصب فيها ، وتكرار مثل هذه الشائعات المفتراة لايسيء إلى شخصى بقدر مايؤذى القضية نفسها ويؤذى مستقبل هذا البلد ، فالبلد الذى ينبرى من أبنائه للقضايا العامة من تثبت عليهم أمور كتلك التى يرددها قالة السوء لايستحق الحياة ونحن نطالب الحياة لأمتنا ومن الصعب أن نفصل بين سمعة الرجل العام وبين القضية العامة التى يشتغل بها .

ولذلك ابتغاء المصلحة العامة فقط رأيتنى مضطراً فى هذه الخاتمة لأن أصفع هؤلاء ببعض الحقائق المشرفة التى كشفت عنها أوراق الشركة المنحلة تلك الأوراق التى وقعت فى يد الدولة بعد الاستيلاء على مركز الشركة بالقاهرة :

إلى القارىء بعض الحقائق الواردة فى هذه الأوراق :

١ — لايكاد يخلو ملف من ملفات الشركة السرية منذ سنة ١٩٥٢ من ذكر لكاتب هذه السطور ذكروه فى تقاريرهم ، والحقد يملأ قلوبهم ، وخلعوا عليه صفات كثيرة منها أنه عدوهم الأول فى العالم كله ، وذكروا أنهم آلوا على أنفسهم أن يحاربوه بكل سلاح وقرروا صراحة أنه الخطر الذى يهددهم ، ووصفوا المدى البعيد الذى يفزعون منه كلما كتب أو تكلم ، وهذه التقارير كان يتبادلها مكتبهم فى القاهرة مع مقرهم فى باريس وأحياناً مع وزارات خارجيتهم .

٢ — قالوا فى تلك الأوراق ان كاتب هذه السطور يتزعم مدرسة فكرية فى مصر وهى المدرسة التى تعمل لمطاردة شركة قناة السويس وتعد العدة لتصفيتها واعتبروا كل رجل يصيبهم بحجر ، تلميذاً لكاتب هذه السطور ، وهذا شرف لا نستحقه .

٣ — استعدوا علينا بعض الدول الأجنبية ، وضمن أوراقهم تقرير لسفير الولايات المتحدة الأمريكية ، المستر « جيفرسون كافرى » عن مقابلة له مع المسئولين ، تنفيذاً لتعليمات حكومته ، وقد ذهب ليشكو من حركتنا ضد شركة قناة السويس ، وليقول إن هذه الحركة تهدد الاقتصاد القومى وتؤدى إلى هرب رؤوس الأموال الأجنبية من مصر ، وأنه بلسان حكومته يطلب وضع حد لها ، بل الأغرب من ذلك أن بعض الأوراق التى وجدت فى مخالفات الشركة قد أورت بأن موقفنا من الشركة قد بحث ونوقش فى اجتماع لوزراء خارجية الدول الثلاث بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية ، وصدرت التعليمات المشددة بتعقب نشاطنا وفرض العزلة علينا .

٤ — وفى ملف من تلك الملفات كتاب شخصى بخط يد شارل رو رئيس مجلس إدارة الشركة بتاريخ ٢٥ فبراير سنة ١٩٥٤ ، ولعل الكتاب موجه إلى

وكيل الشركة الأعلى بالقاهرة ، وفيه يقول إنه اكتشف المصدر الذى يمولنا ، وأن هذا المصدر هو شركة باتينيول الفرنسية وشركة أعمال الموانى الهولندية ، وأن الشركتين المذكورتين لهما قضية فى مجلس الدولة تطالبان فيها الحكومة بمليونين من الجنيهات خسائرهما فى قناطر إدفينا ، وأنه علم من أرنست جوان رئيس الشركة الفرنسية أن الشركتين تدفعان لنا أتعابا شهرية قدرها خمسمائة جنيه ، وذلك بخلاف مرتب السكرتير ومرتب كاتب على الآلة الكاتبة وإيجار المكتب ، وإننا نستعمل تلك الأتعاب فى محاربة شركة قناة السويس ، وأنه ذاهب إلى باريس ليتخذ اللازم بمعرفة الحكومات لقطع هذا المورد .

وأقرر هنا أنه قد قطع فعلا فى تاريخ ذلك الكتاب الذى خلفه شارل رو ضمن أوراق شركته ، وكأن الله سبحانه وتعالى قد استكتب ذلك الرجل اعترافاً بتضحية من التضحيات التى تحملناها دون أن نشكو لكائن من كان ، ودون أن نتوقف فى حملتنا على الشركة الاستعماريه .

٥ — وضمن مخلفات الشركة أيضاً ملف كامل به عدة محاضر كتبها شارل رو عن مقابلات له ، توجه مصطحباً جورج بيكو والكونت دى جراييه إلى رئيس الحكومة وجميع الوزراء من غير استثناء فى أوائل سنة ١٩٥٤ ليقول لهم إن كاتب هذه السطور يهدد الملاحة فى قناة السويس بالتوقف لأنه قد سيطر على عمال الشركة سيطرة تامة ، إذ وعدهم بالقناة وفتح مكتبه لقضاياهم ، وأن هذه الحركة تنذر بشر مستطير ، وأنه يطلب من الحكومة رسمياً أن تضع حداً لهذا النشاط وعنمه لأن الشركة تحمل التزامات دولية ، إلى غير ذلك من الهراء الذى ضمنته تلك التقارير وفيها إجابات من قابلهم وكلها إجابات مشرفة ، لشخصنا الضعيف ، ومن حسن الطالع أن أحد السادة الذين توجهت إليهم تلك اللجنة قد تفضل بسؤالها هل يطلب مصطفى الحفناوى من وراء حركته مصلحة لنفسه ؟ فكان الجواب الذى تبرع به شارل رو أنه يستهدف من هذه الحركة أن يعين وزيراً لقناة السويس ، وعندئذ سخر الرجل المسئول من هذا الجواب ، وأعاد السؤال قائلا : هل له مصلحة مادية لديكم ؟ فكان الجواب بالنفى ، وفى هذا ما يكفى لهدم تلك المفتريات التى تبرع بها ضعاف النفوس .

٦ — وثمة بيان آخر ضمن أوراق الشركة بيان المبالغ الضخمة التى أنفقتها الشركة فى محاربة كاتب هذه السطور، وقد اعترفت بأوجه إنفاق تلك المبالغ الطائلة وهى الأموال التى قبضتها الصحافة من غير استثناء، وقالت الشركة فى تقاريرها أنها بذلك تمكنت من أن تحرم كاتب هذه السطور من أن يذكر اسمه فى الصحف أو أن ينشر له أى مقال، وذلك عدا المبالغ الطائلة التى أنفقتها فى أبواب أخرى من أبواب الحملة علىّ.

ولسنا فى حل الآن من أن نصرح بأسماء من استأجرتهم للدس والفتنة ضد كاتب هذه السطور ومحاولة الاساءة إليه، وأعجب ما فى تلك الأوراق ورقة سرية أشاروا فيها بضربنا فى أحد الميادين، بعد أن أعيتهم الحيل، ولا ندرى ما هى وسيلة الضرب التى كانوا يفكرون فيها حينما وصلت تلك التعليمات من باريس.

٧ — وفى ورقة من تلك الأوراق ذكروا أن أحد مخبريهم وهو صاحب عمل كبير لم تصرح الورقة باسمه، قد أنبأهم بأن الحكومة تجمع الأوراق الخاصة بقناة السويس من المصالح المختلفة وأن لجنة قانونية تألفت للدراسة وأن شيئاً يجهز لهم وأنه ينبههم لخطر محدق بهم، فأجابوه ان أية دراسة لن تكون شيئاً يذكر بجانب المجهود الضخم الذى بذلناه فأجابهم محدثهم قائلا قد يكون التلميذ أشد عنفاً من الأستاذ، فقالوا إنه لايمنعهم إلا أن يتعقبونا بالذات وما دمنا محصورين ولم تعد تصدر صحيفة قناة السويس فهم مطمئنون.

٨ — وفى الملفات ترجمات كاملة لمرافعاتنا ولمحاضراتنا فى المحافل المختلفة ولمقالاتنا ومؤلفاتنا وأوراق لايمكن حصرها تكشف عن الذعر الذى سلط عليهم من ناحيتنا وفى أوراقهم اعترافات صريحة بأنه لاتوجد أية قوة ولا أية وسيلة تحاول أن تؤثر علينا أو تحولنا عن خطتنا.

ومن أغرب ما ألفيناه فى الأوراق أيضاً ملف قضية رفعها ضدنا اثنان من مستخدمى الشركة المصريين بدعوى أننا طعناهما فى مقال نشرته مجلة روزاليوسف وتعترف الشركة فى الملف بأنها هى التى دفعت أتعاب تلك القضية وهى التى وقفت وراء الموظفين الصغيرين ثم قالت فى الملف أيضاً أنها نصحت لهما بأن تكون القضية مدنية فقط حتى لانجد من منبر المحكمة فرصة لاظهار فضائح الشركة

والتنديد بها ونبهت عليهما بألا يتعرضا فى القضية لمؤلفاتنا وكتاباتنا مخافة أن تكون ردودنا فضيحة للشركة فى ساحة المحكمة .

ولو أنى حاولت أن ألخص ما جاء عنى فى ملفات الشركة الاستعمارية المنحلة لكتبت مجلداً ضخما ، ولكنى آثرت ألا أتناول ذلك الآن ، واكتفيت بتلك التلميحات السابقة والأوراق والمستندات كلها فى يد الحكومة بحمد الله ، وهى فى مجموعها تكريم لشخصى الضعيف ، وما كان أغنانى عن أن أشير إلى هذا التكريم لولا أننى تعرضت ، وأنا بصدد خدمة بلادى خدمة صادقة لألوان مختلفة من ذلك الدس الرخيص والمكر السيء ، من أناس سينتفعون هم والأجيال من بعدهم بالعمل الذى كرسنا له العمر وقد أردت كما ذكرت تبرئة هذه القضية وهى أشرف القضايا مما أرادوا أن يشوهوها به بأيدى أناس منا ، وليس بأيديهم مباشرة ، فان المستعمرين الخونة فيما كتبوه لأنفسهم ، على الرغم من المرارة التى تغلى فى صدورهم ، لم يذكروا كاتب هذه السطور إلا بالتوقير والاحترام والمستعمر مضطر لأن يحترم الرجل الذى يتفانى فى خدمة بلاده ولا تلين له قناة ولا يشترى بأى ثمن ، بيد أن أوراقهم قد ذكرت أسماء آخرين ، كانت لهم رتب كبيرة وكانت لهم مناصب رفيعة ولكنهم دنسوا فوردت أسماؤهم مقرونة بما يستحقونه من تحقير .

مؤامرة التدويل

كان القراء لا يصدقونا حينما قلنا لهم أن شركة قناة السويس هى الاستعمار كله وقد تبلور فيها وأن السيطرة على قنـاة السويس هى مسألة حياة أو موت بالنسبة لذلك الاستعمار المجرم ، وقد نبهنا فى كتبنا وحذرنا ودعونا لإعداد كل ما نملك من رباط الخيل لنواجه الاستعمار ونحن بصدد تصفية الشركة الآثمة التى لم تكن تكتفى بإدارة الملاحة فى قنـاة السويس بل كانت تهيمن على أقدار هذه البلاد بوسائلها الدنسة وعصاباتها السوداء ، وقد ظهر للعيان صدق ما ذكرناه وما حذرنا منه واشتعلت نيران القتال والجهاد فى قناة السويس ، وألقى الاستعمار بثقله على هذه البلاد العزيزة يحاول أن يسترد قبضته على القناة ومثلت الولايات المتحدة الأمريكية رواية سوف تكشف عنها الأيام كما مثلت مسرحيات أخرى على منبر الأمم المتحدة ، ويخيل للمستعمرين اللئـام أنهم وقد أراقوا الدماء وخربوا المدن ،

وارتكبوا من أعمال البربرية ما ارتكبوه قد وصلوا إلى هدفهم بما سموه قوة بوليسية دولية وما يسمونه إبعاداً للقناة عن سياسة أية دولة كستار للتدويل ، الذى يعنون أنفسهم به .

وإنا لندعو القارىء للرجوع إلى الفصل الذى كتبناه بالصحيفة رقم ١٠٥ من هذا الجزء تحت عنوان « مؤامرة لتدويل القناة » فيجد أننا أشرنا إلى التحذير الذى أرسلناه إلى الحكومة المصرية من باريس فى سنة ١٩٥٠ ، منبهين إياها إلى ما قاله لنا شارل رو بالحرف الواحد من الدعوة لإيجاد قوات دولية تحل محل القوات الانجليزية المحتلة لقناة السويس ولجنة دولية تدير الملاحة فى قناة السويس ، وهذا التقرير الذى طوى فى ملفات الإهمال بوزارة الخارجية المصرية وقتئذ والذى أشرنا إليه فيما نقلناه عن سفير هولندا بالقاهرة كل ذلك يظهر واضحاً للعيان الآن ، ويبين أننا كنا نتتبع القضية بمنتهى الدقة واليقظة وأننا استطعنا أن نكشف أوراق العدو مبكراً ولكن الحكومة المصرية فى سنة ١٩٥١ لم تفطن لمضمون تقريرنا وذهبت صيحاتنا بعد ذلك فى الفضاء ، ولو أن هذا الكتاب قد قرىء فى كثير من الجد والاهتمام لأعلنا للملأ كله مؤامرة الغرب منذ خمس سنوات أو أكثر من ذلك وبهذا كان يمكن أن نحبط المؤامرة وأن نجعل تصرفهم مفضوحاً حينما لجأوا إلى الحديد والنار متعللين بمزاعم أخرى لا تستند إلى أى أساس .

على أننا لا نندم على ما فاتنا والخيرة فيما اختاره الله ، وقد هزم العدو إذ وجد مصر التى أيقظتها الثورة شديدة المراس مستميتة فى الدفاع عن قناتها ولن تمكن لهم من التدويل الإجرامى الذى يسعى له الغرب ، حتى وإن تحولت المعركة إلى حرب عالمية تكون هى القاضية قضاءاً نهائياً على الغرب وعلى الصليبية وفتحاً قريباً لمصر وللشرق وللاسلام .

وعلينا أن نؤمن بأن طريق الجهاد طويل وأننا لا نكتب فقط لهذا الجيل بل نكتب للاجيال من بعده وقد شرحنا القضية وبسطناها للملأ كله ، فلن نرجع أبداً إلى الوراء بل سنطارد العدو فى كل شبر من الأرض ، سنقاتلهم ولو بأرواحنا التى ستنطلق من وراء الصخور ونجعل الدنيا جحيما يصلونه حتى يتم جلاؤهم جلاء تاماً عن آسيا وأفريقيا برمتهما وتجرى القناة لخير بنى الإنسان ، والله المستعان ؟

القاهرة فى صباح الجمعة ٦ ربيع الثانى
سنة ١٣٧٦ هـ ٩ نوفبر سنة ١٩٥٦م

دكتور
مصطفى الحفناوى

